தென்கிழக்கு ஆசியா

(GEOGRAPHY OF SOUTH EAST ASIA)

ஜி. கிருஷ்ணமூர்த்தி, எம்.ஏ.,
விரிவுரையாளர்,
அ. ம. ஜைனக் கல்லூரி, சென்னை.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்
தமிழ்நாடு-அரசாங்கம்

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழக வரிசை எண் – 95

தென்கிழக்கு ஆசியா

(GEOGRAPHY OF SOUTH EAST ASIA)

ஜி. கிருஷ்ணமூர்த்தி, எம்.ஏ.,
விரிவுரையாளர்,
அ. ம. சமணக் கல்லூரி, சென்னை.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்
தமிழ்நாடு—அரசாங்கம்

First Edition—March, 1966

B.T.P. No. 95

Geography of South East Asia

G. Krishnamoorthy

Price Rs. **8-50**

Printed by
Kabeer Printing Works,
Madras-5

அணிந்துரை

(திரு. எம். பக்தவத்ஸலம், தமிழக முதலமைச்சர்)

தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக ஆக்கி ஆறு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. குறிப்பிட்ட சில கல்லூரிகளில் பி.ஏ., வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்று வருகின்றனர். தொடக்கத்தில் இருந்த இடர்ப்பாடுகள் மெல்லமெல்ல மறைந்துவருகின்றன. நாடு முழுதும் பரந்துள்ள மாணவர்களின் ஆர்வம், 'தமிழிலேயே கற்பிப்போம்' என முன்வந்துள்ள கல்வி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பிற பல துறைகளிலும் தொண்டு செய்வோர் இதற்கெனத் தந்த உழைப்பு, தங்கள் சிறப்புத் துறைகளில் நூல்கள் எழுதித் தர முன்வந்த நூலாசிரியர்கள் தொண்டுணர்ச்சி, இவற்றின் காரணமாக இத் திட்டம் நம்மிடையே திருப்திகரமாக நடைபெற்று வருகிறது.

பல துறைகளில் பணி புரியும் பேராசிரியர்கள் எத்தனையோ நெருக்கடிகளுக்கிடையே குறுகிய காலத்தில் அரிய முறையில் நூல்கள் எழுதித் தந்துள்ளனர்.

வரலாறு, அரசியல், உளவியல், பொருளாதாரம், புவியியல், வேதியியல், உயிரியல், வானியல், புள்ளியியல், தத்துவம் ஆகிய பல துறைகளில் தனி நூல்கள், மொழிபெயர்ப்பு நூல்கள் என்ற இருவகையிலும் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம் நூல்களை வெளியிட்டுவருகிறது.

இவற்றுள் ஒன்றான '**தென்கிழக்கு ஆசியா**' என்ற இந்நூல் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகத்தின் 95ஆவது வெளியீடாகும். கல்லூரித் தமிழ்க் குழுவின் சார்பில் வெளியான 35 நூல்களையும் சேர்த்து இதுவரை 130 நூல்கள் வெளிவந்துள்ளன.

கணக்கிலடங்காத் தடைகளை எல்லாம் அகற்றித் தமிழன்னை கல்லூரிக் கலையாசனத்தில் அமர்ந்துள்ளாள். எனவே, இவ்வன்னையை வாழ்த்துவோமாக. உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் இல்லை; ஆதலின், உழைத்து வெற்றி காண்போம். தமிழைப் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெறவேண்டும்; அதுவே தமிழன்னையின் குறிக்கோளுமாகும். சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தின் பலவகை உதவிகளுக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் நம் மனம் கலந்த நன்றி உரித்தாகுக.

எம். பக்தவத்ஸலம்

முன்னுரை

'தென்கிழக்கு ஆசியா' என்ற சொற்றொடர், இரண்டாம் உலக மகாயுத்த ஆரம்பகாலம் வரை, ஆசியாவில் மேலைநாடுகளின் காலனிகள் அமைந்துள்ள பிராந்தியத்தைக் குறிப்பதாகக் கொள்ளப்பட்டது. ஜப்பானின் எழுச்சியின் கடைவிளைவாகத் தோன்றிய பசிஃபிக் யுத்தம் (Pacific War), இந்தியாவிற்குக் கிழக்கிலும் சீனாவிற்குத் தெற்கிலும் பரவியுள்ள பகுதிக்குத் தென்கிழக்கு ஆசியா என்ற பெயரை நிலையாகச் சூட்டியது.

சரித்திரகாலந்தொட்டே இந்திய, சீனக் கலாசாரங்கள் ஒன்றோடொன்று போட்டியிடும் பகுதியாகவே தென்கிழக்கு ஆசியா விளங்கி வருகிறது. ஆசியாவின் ஜீவ மதங்களான இந்து, பௌத்தம், இஸ்லாம் யாவும் இந்திய மண்ணின் வாயிலாகத்தான் தென்கிழக்கு ஆசியாவிற்குக் கொண்டு செல்லப்பட்டன. காலப்போக்கில் இப் பிராந்தியத்தின் ஒவ்வொரு பகுதியிலும் ஒவ்வொரு மதமும் நிலையான பரவலைப் பெற்றது. சீனர்களின் தொன்றுதொட்ட உட்புகுதலின் விளைவால் பொருளாதாரச் செயல்கள் யாவும் அவர்கள் கைவசம் வந்ததோடல்லாமல், காலனி ஆட்சியாளர்களுக்குத் தேவையான தொழிலாளர் மூலமாகவும் அவர்கள் சிறப்பெய்தினர். சீனா கம்யூனிஸ்ட் நாடாக உருவெடுத்த நாள்முதல் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் சரித்திரமும் அரசியலும், தேசீயம் என்ற போர்வையில் கம்யூனிஸத்திற்கு வழி வகுக்கும் புதிய திருப்பத்தைப் பெற்றுள்ளன. ஏழைகள், கல்லாதவர்கள் மலிந்து கிடக்கும் காலனி ஆதிக்கத்தின் பொருளாதாரச் சுரண்டல் கொள்கையினால் பின்தங்கிய நிலையிலுள்ள தென்கிழக்கு ஆசியாவில் மக்கள் தொகை விரைவாக உயர்ந்து வருவதும், ஓரிரண்டு நாடுகள் தவிர ஏனைய நாடுகளில் வலிவற்ற–பயனற்ற–தேசீயக் கட்சிகள் அல்லது ராணுவத் தலைவர்கள் ஆட்சிபீடத்தில் அமர்ந்திருப்பதும், தொடர்ந்து சீனாவின் நாசவேலைகள் புத்துயிர் பெற்றுள்ளதும், இப் பிராந்தியத்தைக் காலப்போக்கில் சீனாவின் அடிமை நாடாக மாற்றியமைத்து விடுமோ? என்ற பிரச்சினை எழ வாய்ப்பைத் தந்துள்ளன.

ஒரு பிராந்தியத்தின் அரசியல், வரலாற்று நிகழ்ச்சிகளைப் புரிந்து கொள்ளவும், பிற்கால நோக்குகள் எவ்வாறமையும் என்பதை ஊகித்தறியவும், அப் பிராந்தியத்தின் புவியியல் அம்சங்களைப்பற்றி அறிவது இன்றியமையாததாகும். இந் நோக்கை அடிப்படையாகக் கொண்ட இந் நூலை மாணவர்களும் பொதுமக்களும் பெரிதும் வரவேற்பார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

சென்னை-5,
18–3–1966.

ஜி. கிருஷ்ணமூர்த்தி

பொருளடக்கம்

படஅட்டவணை

பகுதி – 1

இந்தோ–பசிபிக் தீபகற்ப நாடுகள்

[Countries of Indo-Pacific Peninsular Region]

1. இந்தோ–பசிபிக் தீபகற்ப நாடுகள்

(அ) இயற்கை அமைப்பு

பர்மா, தாய்லாந்து, லாவோஸ், கம்போடியா, வடவியட்நாம், தென்வியட்நாம் ஆகிய அரசியற் பகுதிகளடங்கிய பெரும் பிரதேசத்தை இவ்வத்தியாயத்திலும், இனி வரும் மூன்று அத்தியாயங்களிலும் விளக்குவோம். இவ்வரசியற் பகுதிகள் ஆறும் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பப் பகுதிகளின் 94% விழுக்காடான 795,000 ச. மை. பரப்பளவைக் கொண்டுள்ளன. மலேசியாவின் *மலேயா தீபகற்பம்,* எஞ்சியுள்ள 6% விழுக்காட்டையே பெற்று விளங்குகிறது.

அமைப்பும் நிலத்தோற்றமும்

சற்றேறக்குறைய, சராசரியாக 10,000 அடி உயரத்திலிருந்து இந்தோ–பசிபிக் தீபகற்பத்தின் நிலத்தோற்றமானது (relief) படிப்படியாகத் தெற்குப் பக்கமாக, தென் தாய்லாந்திலுள்ள டேல்–சேப் (Tale-Sap) என்னும் தாழ்ந்த மணற்கரையினால் கடலிலிருந்து பிரிக்கப்பட்ட உப்பு நீர் வரிசை (lagoons) வரையில் தாழ்ந்து காணப்படுகிறது. இங்குள்ள நிலப்பகுதிகளின் அமைப்புகள் (structure), மலைகள் ஏற்படும் வகையில் காணும், இரண்டு 'அல்லது அதற்கும் மேற்பட்ட நிலைகளோடு (காலங்களோடு) தொடர்பு கொண்டன என்று கருதப்படுகிறது. பர்மாவின் வடகோடி மூலையிலுள்ள தியாங் வாங் ராசியின் (Thieng Wang Razi) கிழக்கே அடுத்துள்ள பல பெரிய வடக்குத் தெற்காகக் காணப்படும் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளைப் பிரிக்கும் உயர்ந்த

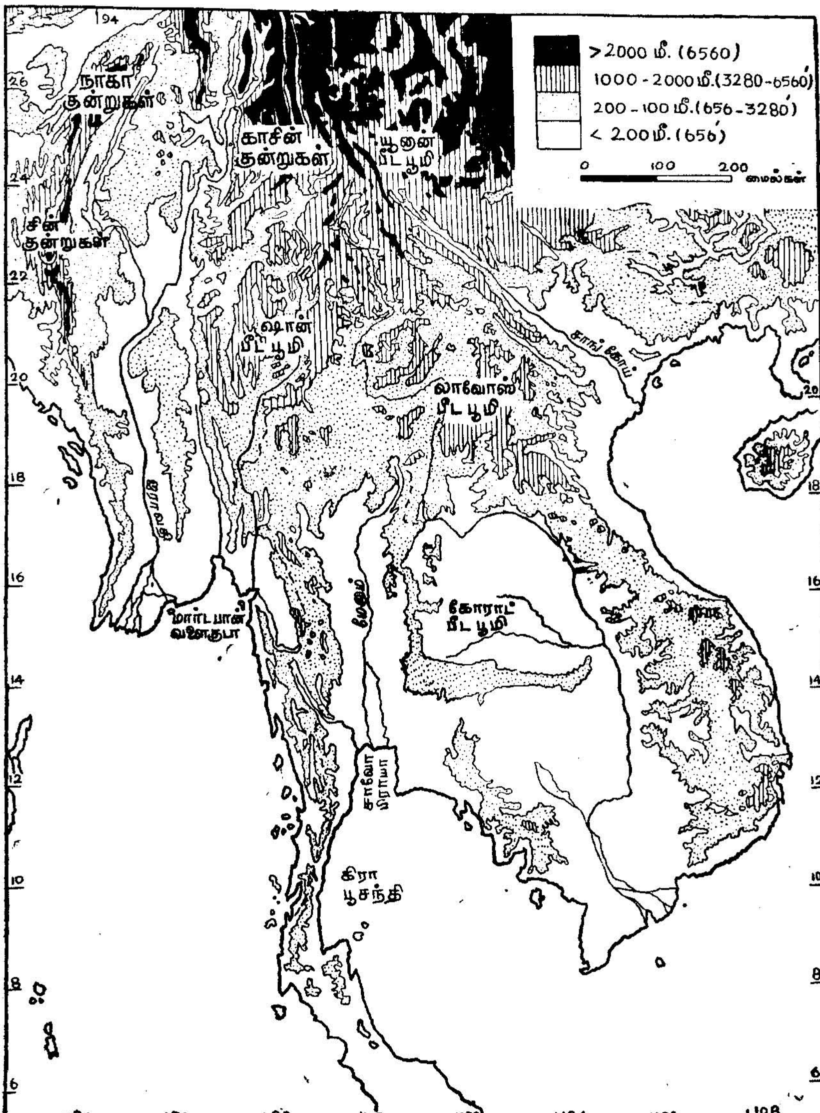
தொடர் குன்றுகளின் வாயிலாக, கிழக்கு நோக்கி இமயமலைகளின் போக்கைக் (trend) காணலாம். என்றாலும், தற்போது டெர்ஷியரி (Tertiary) காலத்து மடிப்பின் முக்கிய வரிசையே நேர்க்கோண வளைவில் திரும்பி, பாட்கை, நாக, சின் (Chin) குன்றுகளின் வழியாக அரக்கான் யோமாவுக்குள் (Arākan Yoma) நீண்டு செல்கிறது என்று பொதுவாக நம்பப்படுகிறது. இவ்வாறு டெர்ஷியரி காலத்தின் மத்தியில் உண்டான மலைத்தொடர்களுக்குக் கிழக்கே, மத்திய பர்மாவில் இம். மலைகள் அமையும்பொழுது உண்டான ஓர் அமைப்புப் பள்ளம் (structural trough) உள்ளது. தன்னுடைய பெரும் பகுதியில் டெர்ஷியரி வண்டல்களையும், ஐராவதி–சிண்ட்வின் (Irrawaddy-Chindwin), சிட்டகாங் ஆறுகளால் படியச் செய்யப்பட்ட வண்டல் மண்ணையும் கொண்ட ஒரு மிகப் பெரிய நீள வாட்டமான (Longitudinal) தாழ்நிலம் மேற்கூறிய அமைப்புப் பள்ளத்திலுள்ளது. இப் படுகையின் நீளத்தின் பெரும்பகுதி–அதாவது, தாழ்நிலப் பரப்பு, வடக்கில் குமேயான் (Kumon) மலைகள் முதல் தெற்கில் பெகு யோமா (Pegu Yoma) வரையுள்ள விட்டுவிட்டுக் காணப்படும் மலைத்தொடர்களால் பல்வேறு பகுதிகளாகத் துண்டிக்கப்பட்டுக் காணப்படுகிறது. அண்மையில் அவிந்துபோயுள்ளனவும், தற்காலத்தே வெட்டப்பட்டுக் (dissected) காணப்படுவனவுமான எரிமலைக் கூம்புகளை அதிக அளவில் கொண்டுள்ள இம் மேட்டு நிலங்கள், நடு மயோசின் (Miocene) காலத்து அரக்கான் வரிசைகளுக்கு இணையாகச் செல்லும் 'பிற்காலத்து டெர்ஷியரி மடிப்புக்குள்ளான பகுதிகளைக் குறிக்கின்றன.

டெர்ஷியரி காலத்து நில அமைப்புகள் பர்மாவின் மேற்குப் பாகத்தில் மூன்றில் இரு பங்கை உள்ளடக்கிக்கொண்டு, மேலும் தெற்கே கடலுக்கடியில் சுமத்ரா வரையிலும், அதாவது, மலாக்கா நீர்க்கூடலின் (Malacca Straits) வடக்கு வாயில் வரை தொடர்ந்து செல்லுகிறது. டெர்ஷியரி மண்டலத்திற்குக் கிழக்கே மிகத் தொன்மை வாய்ந்த உயர்ந்த சிறந்த தீபகற்ப அமைப்புகள், முக்கியமாக மிஸஸோயிக் (Mesozoic) அல்லது அதற்கும் முன்னைய காலத்துப் புவி அமைப்பைப் (structure) பறைசாற்றிக்கொண்டு நிற்கின்றன. தெனசரீம் (Tenasserim), ஷான் (Shan) பீடபூமியின் பிறைபட்ட (faulted) மேற்கு ஓரங்களிலிருந்து அன்னமைட் (Annamite) வரிசையின் கிழக்குச் சரிவுகள் வரையும் பரந்து கிடக்கும் இப் பழம் பூமி, இந்தோ–மலேயா உயர்நிலத்தின் ஒரு பகுதியே ஆகும். இங்குள்ள நானுவிதமான பாறை வகைகளில், சுண்ணும்புப் பாறைகளும் (limestone), மணற்பாறைகளும் (sandstone); கருங்கற் பாறைகளுடன் கலந்த நைஸ் (gneiss) என்ற உருமாறிய (metamorphic) பாறைகளும் கொண்ட பகுதிகள் குறிப்பிடத்தக்க வகையில் உயர்நிலங்களாகக் காட்சியளிக்கின்றன.

ஷான் பீடபூமிக்கு வடக்கேயுள்ள உயர்ந்த, கரடு முரடான, மேடு பள்ளங்கள் நிறைந்த காசின் (Kachin) பிரதேசத்தின் அமைப்புகள், முற்கூறிய காலத்தை ஒட்டியனவா என்பதை உறுதியாகக் கூற முடியாது. அங்குள்ள மடிப்புகளில் பேலியோஸோயிக் (Paleozoic) காலத்து அம்சங்கள் (கூறுபாடுகள்) இருப்பதாகச் சமீபகால ஆராய்ச்சிகள் தெரிவிக்கின்றன. அன்னமைட் தொடர்களின் தென்பகுதி, லாவோஸிலுள்ள மிஸஸோயிக் காலத்து அமைப்புகளைப் போலல்லாமல், அதற்கு மாருக, இந்தோ–மலேயா அமைப்புகளின் மிக மிகத் தொன்மை வாய்ந்த பகுதியாகவே–அதாவது, பிரி–கேம்பிரியன் (Pre-Cambrian) காலத்துப் பாறை அமைப்புகளைக் கொண்டதாகவே உள்ளது. தென் கிழக்கு ஆசியாவின் ஏனைய மேட்டுநிலப் பகுதிகளைப் போன்றே விளங்கினும், அன்னமைட் உயர்நிலங்கள் அமைப்பில் பிறிதொரு காலத்தைச் சேர்ந்தவைகளாகும் என்பது கவனித்தற்குரியது. மேலும், க்வார்ட்டர்னரி (Quarternary) காலத்திலெழுந்த நிலப்புரட்சியின் விளைவாகத் தோன்றி வழிந்தோடிய பெஸால்ட் லாவா (Basaltic Lava) இறுகிப் பாறையாக மாறி, அன்னமைட் தொடர்களின் பல பகுதிகளில், குறிப்பாக, டார்லாக் (Darlac), கோன்டும் (Kontum), போலோவென்ஸ் (Bolovens) பீடபூமி ஆகிய பகுதிகளில்–க்வார்ட்டர்னரிக்கு முன்பாகத் தோன்றிய பாறை வகைகளை மறைத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

இவ்வாறு, இந்தோ–பசிபிக் தீபகற்பப் பகுதியிலுள்ள மலைகள் வெவ்வேறு காலங்களில் தோன்றியபோதிலும், இம் மலைத்தொடர்களின் போக்குப் பொதுவாக வடக்கு–தெற்காகவே உள்ளது. யூனன் (Yunnan) பீடபூமியிலிருந்து பிரிந்து செல்லும் இம் மலைத்தொடர்கள் ஒன்ருெடொன்று இணையாகச் செல்லாமல் ஒதுங்கிச் செல்ல ஆரம்பிக்கின்றன (படம் 1). இதன் விளைவாக, லாவோஸிலும், வடவியட்நாமிலும் தற்போதுள்ள போக்கு வடமேற்கு–தென்கிழக்காக உள்ளது. இப் பிரதேசத்திலுள்ள ஆறுகளின் பள்ளத்தாக்குகள் அமைந்துள்ள விதமும், இவ்வாறுகளுக்கிடையேயுள்ள மேட்டு நிலங்களின் நீட்சியும் இதே வ. மே.–தெ. கி. போக்கினைப் பிரதிபலிக்கின்றன. (பூவியோட்டின் பெயர்ச்சியினுல் உள்ளிறங்கிய அமைப்புப் பள்ளங்களில்தான் இந் நதிப் பள்ளத்தாக்குகள் அமைந்துள்ளன என்பது ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்டது).

வடகோடியில் திபெத், பர்மா, யூனன் ஆகியவற்றின் இடையேயுள்ள எல்லை நாட்டில் (Border Land) நிலத்தோற்றம் உச்சநிலையை அடைகிறது. 120 மைலுக்கும் குறைவாயுள்ள நிலப்பகுதியொன்றிலிருந்து ஐராவதி, சால்வீன் (Salween), மீகாங் (Mekong), யாங்ட்ஸீ (Yangtze) ஆறுகளின் மேல் நிலைத் தண்ணீர் (upper water) கடல் இருக்கும் திசை நோக்கிச் சுழித்துக்கொண்டு அஞ்சத்தக்க மலைக்குடைவுகள் (gorges) வழியாக உருண்டோடுகின்றது. இவை, ஒவ்வொன்றும்



படம் 1. தலைநில மண்டலம்: இயற்கைத் தோற்றம்

பல இடங்களில் 16,000 அடிக்கு மேற்பட்ட முடிகளைக் கொண்ட மிக உயர்ந்த, உன்னதமான, செங்குத்தான மலைத்தொடர்களால் பிரிக்கப் படுகின்றன. தெற்குக் கோடியில் ஆறுகள் படிப்படியாக விசிறிபோல் விரியத் தொடங்குகின்றன. 27° அட்ச ரேகைக்கருகில் யாங்ட்ஸீ ஆறு கிழக்கு நோக்கி வளைந்து செல்கிறது. ஆனால், அதற்கு இணையாக வந்த சாங்-கோய் (Song-koi) கிழக்குத் திசையைப் புறக்கணித்து, தென்கிழக்கில் தொடர்ந்து, யாங்ட்ஸீயின் முன்னைய போக்கினை யொட்டிச் சென்று டோன்கின் (Tonkin) வளைகுடாவை அடைகிறது.

தீபகற்பத்தின் ஐந்து பெரிய நதிகளிலும் நீளத்தில் மேனும் (Menom) ஆற்றின் தலை நீரோட்டம் (head stream) 500 மைல் நீள முள்ளது. இவ்வாற்றின் அமைப்பு, மொத்தமாகப் பார்க்குங்கால், தீப கற்பத்தில் வண்டல் படிந்த பெரும் பரப்பொன்றினை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இதைவிடப் பெரிய நதியான சால்வீன் முன்பு மே பிங் (Me Ping), மேனும் வழியாகக் கடலை அடைந்துகொண்டிருந்தது என்று சில அறிஞர்கள் கருதுகிறார்கள். மேலும் பல விளக்கங்கள் விவரமாகத் தெரிவிக்கப்படவேண்டியுள்ளன என்றாலும், அந்தப் பிர தேசத்திலுள்ள அநேகமாக எல்லாப் பெரிய நதிகளுமே தம் போக்கில் பின்னைய டெர்ஷியரி, க்வார்ட்டர்னரி காலங்களில் பல பெரிய மாறுதல் களைக் கொண்டுள்ளன என்பதற்கு அறிகுறிகள் உள்ளன. சீனாவின் மிகப்பெரிய நதிகள்—சாங்போ, யாங்ட்ஸி, சீகியாங்–யூனனிலிருந்து கிளம்பிப் பழமை வாய்ந்த கிழக்கு–மேற்குப் போக்குகளையே கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால், தென்கிழக்கு ஆசிய நதிகளோ, இமயத்தின் எழுச்சிக்குப் (uplift) பின்பு பொதுவான வடக்கு–தெற்குப் போக்குகளைக் கொண்டன. இதற்குப் பின்னர் மிகச் சிறிய அளவிலேயெ சில பகுதி களில் 'ஆறு பிடித்தலால்' (river capture) சில நதிகள் பெரியன வாகவும், சில நீளங் குறைந்தனவாகவும் மாறியுள்ளன.

வடகோடியில் முக்கிய ஆறுகளுக்கு நடுவேயுள்ள பகுதி மிகமிகக் குறுகியிருப்பதால், துணையாறுகளின் பகுதி வளர்ச்சி தடைபடுகிறது. பரந்த விசாலமான 'நீர்ப்பிடிப்புப் பகுதி' (Catchment area) இந் நதிகளுக்கு இல்லை எனலாம். மேற்கேயுள்ள பாட்கை, மிகப் பெரிய உன்னதமான வட பகுதி மலைத் தொடர்களை உள்ளடக்கிக்கொண்டு, தெற்குப் பக்கமாக நாகா, சின் மலைகள் அரக்கான் யோமா வழியாக நீண்டு செல்கிறது. இவை இந்தியத் துணைக் கண்டத்தை நோக்கி யோடும் நதிகளின் வடிகால் நிலங்களை (Drainage basins) பர்மாவி லுள்ள வடிகால் நிலங்களினின்று பிரிக்கின்றன. சரித்திர காலந் தொட்டே மனிதப் பரவலுக்குத் தடையாயுள்ள இப் பகுதிகளில் குறுக்கு வாட்டமாகச் செல்லும் ஹுக் வாங் (Hukwang) பள்ளத்தாக்கு ஒன்று தான் இருபுறங்களிலும் உள்ள வடிகால் நிலங்களை இணைக்கும் ஒரே பாதை எனலாம். திபெத்தின் சாங்போ ஆறு, பிரமபுத்திராவினால்

பிடிக்கப்படுவதற்கு முன்னர், அதாவது, டெர்ஷியரி காலத்தின் முற் பகுதியில், இப் பள்ளத்தாக்கின் வாயிலாகத்தான் மேல் ஐராவதியை அடைந்தது.

கிழக்கே வருவதற்கான எளிய மேல் நில வழியில்லாமையால், மலைத் தொடர்களின் மேற்குச் சரிவுகளிலிருந்து வரும் மலையாறுகளால் ஏற்பட்ட பல சிறிய கழிமுகத் தாழ்நிலங்களைக் கொண்ட அரக்கான் கடற்கரை, பர்மியரின் வாழ்க்கையோடு தொடர்பு கொள்ளாமல், அண்டையில் வங்காள விரிகுடாவை ஒட்டி அமைந்துள்ள இந்தியப் பகுதிகளோடு உறவுகொண்டிருந்தது.

பர்மாவின் ஷான், தாய்லாந்தின் வடக்குத் தெற்கு மாகாணங்கள், அவற்றிற்குப் பக்கத்திலுள்ள லோவாஸின் பகுதிகள் ஆகியவற்றைத் தழுவிய செங்குத்தான விளிம்புகள் கொண்ட மேட்டு நிலங்கள் ஐராவதி-சிட்டாங் தாழ்நிலங்களை யடுத்து, 500 மைல்கள் பரவியுள்ளன. யூனுன் பீடபூமியின் தொடர்ச்சியாகக் காட்சியளிக்கும் இம் மேட்டு நிலங்கள், அமைப்பிலும், புறநிலத் தோற்றத்திலும் யூனுன் பீடபூமியைப் போன்றேயுள்ளது. ஆனால், யூனுன் பீடபூமி ஒருபடித்தாக 6,000 அடி உயர்ந்து விளங்குகிறது. ஷான்—லாவோஸ் உயர்நிலங்களின் சராசரி உயரமோ அதில் அரைப் பங்கே. இப் பிரதேசம் பெருமளவில் சுண்ணும்புப் பாறைகளாலானதால், எளிய தாவர நிலையையே கொண்டுள்ளது. வட தாய்லாந்திலுள்ள இதன் நடுப் பகுதியில் பீடபூமியானது பிளவுபட்டுத் தனித்தனியான தாழ்ந்த மலை வரிசைகளைக் கொண்டதாக அமைகிறது. இதன் மேற்கே தெனசரீம் மலைத் தொடர்கள் க்ரா பூசந்தி (Kra Isthumus) வரையும், அதற்கு மேற்பட்டும் நீள்வதாலும், தெற்கே சற்றேறக்குறைய மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசம்வரை அன்னமைட் தொடர்கள் விரிவதாலும், ஷான்—லாவோஸ் உயர் பகுதியிலிருந்து மேற்கிலும் கிழக்கிலுமாக மேட்டு நிலங்கள் தொடர்ந்து தெற்கு நோக்கிக் காணப்படுகின்றன.

அரம் போன்றமைந்துள்ள தெனசரீம் தொடர்கள், வடக்கேயுள்ள பீடபூமியின் தொடர்ச்சியே என்றாலும், பீடபூமிக்குரிய இயல்பை இழந்து, தென்மேற்கு-தென்கிழக்காக உள்ள பள்ளத்தாக்கு வரிசைகளால் குறுக்கே வெட்டப்பட்டுள்ளன. மேற்கூறிய தொடர்களைக் கடக்கும் நதிகள் அடர்ந்த காடுகளையும், நிறைந்த தீவுக் கூட்டங்களையும் பெற்ற கீழ் பர்மா கடற்கரைக்கும், சியாம் வளைகுடாவின் வடமேற்குக் கரையிலுள்ள ' திறந்த வெளி ' நாட்டிற்கும் இடையே எளிய பாதைகளை அமைக்க இடமளிக்கின்றன. அன்னமைட் தொடர்கள் பல இடங்களில் 6,000 அடிக்கு மேற்பட்ட சிகரங்களோடு, ' தொடர்கள் ' என்ற அடைமொழிக்கு ஒவ்வாத வகையில், அகன்ற தொடர்ந்த மேட்டு நிலங்களின் பரப்புகளைக் கொண்டுள்ளது. இத் தொடர்களுடைய

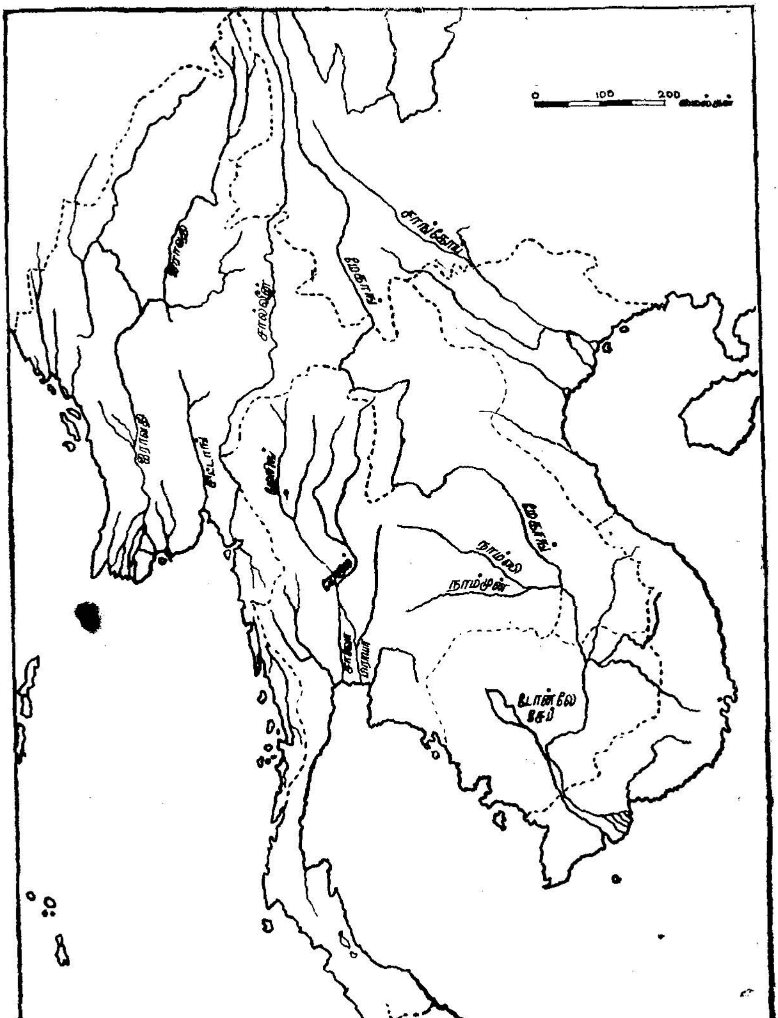
நீட்சியின் பெரும் பகுதி கடற்கரைக்குச் செங்குத்தான முன்புறம்போல் அமைந்து, படிப்படியாக மேகாங் பள்ளத்தாக்கை நோக்கிச் சாய்ந்து சரிகின்றன. இவற்றின் மேற்பரப்பு ஆழமாக ஆங்காங்கே வெட்டப் பட்டுள்ளதாலும், எங்குமில்லாத உயர்ந்த அளவில் இங்கு மலேரியா பரவுவதனாலும், வியட்நாம் கடற்கரைக்கும் மேகாங் பள்ளத்தாக்கிற்கும் இடையே எவ்விதப் போக்குவரத்தும் கொள்ள இயலாதபடி, கடக்க முடியாத தடையாக, இத் தொடர் வரிசை அமைகிறது. அன்னமைட் தொடரின் வடக்கே, லாவோஸிற்கும் டோன்சினிக்குமிடையே அமைந்த நாட்டில், மேட்டுநிலப்பகுதிகள் வடமேற்கு-தென்கிழக்கு மலை வரிசை களாகத் தொடர்ந்து காணப்படுகின்றன. இவை பெரும்பாலும் பெர்மி யன் காலத்துச் சுண்ணும்புப் பாறைகளைப் பெற்றுள்ளன. இப் பாறை கள் கரடுமுரடான சமமற்ற நிலத் தோற்றத்தைக் கொண்டு, மக்களின் குடியேற்றத்திற்கோ, இருப்பிற்கோ மிகச் சிறிதே வழிவகுக்கின்றன. உண்மையில் தென்கிழக்கு ஆசியா முழுவதிலும் இப் பகுதியொன்றே மக்கள் நெருக்கமற்ற பகுதியாக வுள்ளது. இதற்கு மாறாக அன்னம் கடற்கரையொட்டிய நாடு தாழ்நிலங்கள், அரக்கானிலுள்ளவற்றைப் போல அவ்வளவு அகன்று இல்லாமலிருப்பினும், முக்கிய மலைத் தொடர் களினின்றும் பிரிந்த கிளைக் குன்றுகளால் இடையிடையே தடுக்கப் பட்டபோதிலும், குட்டையான, ஆனால், செழிப்பான ஆறுகளால் கொண்டுவரப்பட்ட வண்டல் நிறைந்த வளங்கொழிக்கும் நிலத் துண்டு களைக் கணக்கின்றிப் பெற்றிருக்கின்றன. மிகமிக முற்காலத்திலேயே மக்களின் குடியேற்றத்திற்கு ஏற்புத்தானமாக இப் பகுதி அமைய இடந்தந்தது.

டேன்கினுள்ள சாங்கோய் ஆற்றைத் தென் சீனாவிலுள்ள யூகி யாங்-சீகியாங் நதிகளிலிருந்து பிரிக்கும் உயர் பகுதியாக நீர் பிரிக்கும் வரைப் பகுதியாக (Water shed) உள்ளதும், யூனன் பீடபூமியிலிருந்து முன்னே நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் வடமேற்கு-தென்கிழக்குப் போக்கையுடைய மேட்டு நிலத்தின் நாக்கினைப் போன்ற இறுதிப் பகுதியைக் காண்போம். இங்கு மலைத்தொடர்கள் பொதுவாகத் தாழ்ந்து, கடற்கரையை நெருங்குவதற்கு முன்னால் தொடர்ச்சியின்றி உடைபட்டிருக்கின்றன. ஆற்றுப் பள்ளத் தாக்குகள் இரண்டினைப் பிரிக்கும் இப் பகுதி சுண்ணும்புப் பாறைப் பிரதேசமாக இருப்பதால் ஜனநெருக்கமுள்ளதாக இருப்பதற்கு சக்தி யின்றியுள்ளது. இதைச் சுற்றியுள்ள மற்ற மேட்டுநிலப் பகுதிகள் இரு நாடுகளுக்குமிடையேயுள்ள போக்குவரத்திற்குப் பெரிய தடைகளாக அமையவில்லை.

வடிகாலமைப்பு

இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பத்தின் மலைத்தொடர்களையும் பீடபூமி களையும் கண்டோம். ஆனால் மக்கள் வாழ்வியல்-இயக்கம் (Human

geography) மிகச் சிறப்பாகத் தாழ்நிலங்களிலும், குறிப்பாக மிகப் பெரிய ஆறுகளான ஐராவதி, மேனும், மேகாங், சாங்கோய் ஆகியவற்றின் தாழ்வரைப் போக்குப் பகுதிகளிலும் ஒருமுகப்படுத்தப்பட்



படம் 2. தலைநில மண்டலம்: வடிகால்

டிருப்பதைக் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். வரலாற்றுக் காலத்திற்கும் முற்காலத்திலிருந்தே இவ்வாற்றுப் பகுதிகள் மக்கள் தொகை

பரப்பியலின் முக்கிய கேந்திரத்தானமாக இருந்து வருகின்றன. (படம் 2).

தீபகற்பத்தின் பல முக்கிய ஆறுகள், உலகத்திலுள்ள மிக விரைவாக அரித்தோடும் ஆறுகளோடு ஒப்பிடத்தக்க வகையில் பல அம்சங்களைக் கொண்டுள்ளன. வெள்ளக் காலங்களில் பல அடிகள் உயர்ந்து செல்லும் உன்னத நீரோட்டங்களாக இந் நதிகள் மாறுகின்றன. உள்ளடங்கியுள்ள வறண்ட பிரதேசங்களில், மழை காலத்தில் திடீரென்று ஏற்படும் பெரு மழை நிலத்தை அரித்துத் தேய்த்து மண்ணை ஆறுகளுக்குத் தருகிறது. இடம் பெயர்ந்து செய்யும் விவசாய முறையினுலும், ஆலோசிக்காமல் விளைநிலப் பரப்பை அதிகரிக்கச் செய்ய எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகளாலும் இயற்கையாயுள்ள காடுகள் அழிக்கப்பட்டு, நிலம் ஓடும் நீரின் அரிப்பிற்கு வெளிப்படுத்தப்பட்டது. இதனுல் ஏற்பட்ட மண்ணரிப்பு (soil erosion) வேறு நதிகளுக்கு வேண்டிய வண்டல் மண் சுமையை அதிக அளவில் கொடுக்கிறது. மேலும், பெரும்பாலான ஆறுகளும், அவற்றின் துணையாறுகளும் மிக உயர்ந்த மேட்டுநிலப் பகுதியிலிருந்து வருவதின் வாயிலாக, வழியில் உள்ள நிலப் பகுதிகள் தீவிரமாக அரிக்கப்படுகின்றன. ஆகவே, நதிகள் மிக்க அளவில் அரித்தெடுக்கப்பட்ட பாறைத் துகள்களுடன் தாழ்நிலத்தை நோக்கி விரைந்தோடி வருகின்றன. தாழ்நிலப் பகுதியில் நீரோட்டம் தடைபடுவதால் நதிகள் தாங்கள் கொண்டுவரும் மண் சுமையின் ஒரு பகுதியைப் படியச் செய்கின்றன. இவ்வாறு ஆண்டுதோறும் வளரும் வண்டல்மண் படிவினுல், நதிப் பள்ளத்தாக்கின் அடித்தளம் (படுகை) நாளாவட்டத்தில் உயருகிறது. இதனுல் பள்ளத்தாக்கின் இரு புறத்திலுமுள்ள சுற்றுப் பிரதேசங்கள் வெள்ளங் கொண்டுவந்த மண் படிவினுல் ஏற்பட்ட சமநிலப் பரப்புகளை (flood plains) பரந்த அளவில் கொண்டுள்ளன. முக்கியப் பள்ளத்தாக்குகளின் நுழைவிடங்களில் மிகப் பெரிய விசிறி வண்டல் படிவுகளை ஏற்படுத்தும் துணையாறுகளுக்கும் இத் திறமை யுண்டு என்று கூறலாம். மண்படிவினுல் உண்டாகும் புறநிலத்தோற்றத்தைக் கழிமுகப் பகுதிகளில் விசேடமாகக் காணலாம். இவ்வாறுகளின் கழிமுகப் பிரதேசங்கள் வருடந்தோறும், கடலை நோக்கி 50 அல்லது 100 கெஜங்கள்வரை நீண்டு விரிகின்றன. கடற்கரையிலிருந்து 60 மைல் உள்ளடங்கி இருக்கும் ஹனுய் (Honai) 2,000 ஆண்டுகளுக்கு முன் கடற்கரையோரத்திலுள்ள சிறந்த துறைமுகமாக விளங்கியது எனச் சீன வரலாற்று நூல்கள் தெரிவிக்கின்றன.

மிக விரைவாக வண்டல் படிவதால், தீபகற்பத்தினுடைய ஆற்றுமுகத்துவாரத்திலுள்ள துறைமுகங்களை அடையும் நீர்வழிகள் மிகப் பெருஞ் செலவில் தூர் வாரும் தேவையைப் பெற்றுள்ளன. அடிக்கடி சொல்லப்படுவதுபோல், ரங்கூன், சைகான் (Saigon) என்ற இரு துறைமுக நகரங்களும் முறையே ,ஐராவதி, மேகாங் என்ற பெரிய

ஆறுகளின் மீது அமைக்கப்படவில்லை. உண்மையில் அவ்விரண்டும் சிறிய ஆறுகளின் மீதே அமைந்துள்ளன. அண்டையிலுள்ள கழிமுகப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படவும், நீர்கூடல் இடங்களால் பெறும் பயன்களை நன்கு நுகரவும், முக்கிய ஆறுகளையொட்டிப் பருவ காலங்களில் வரும் பெரும் வெள்ளத்திற்குள்ளாகாமல் இருப்பதற்குமே அங்ஙனம் இத் துறைமுகங்கள் தேர்ந்தெடுத்தற்குக் காரணங்களாகும்.

சாங்கோய், மேனும் என்ற ஆறுகளின் கரைகளின்மீது நேரிடையாக அமைந்து வளர்ந்த ஹாய்பாங் (Haiphong), பாங்காக் என்ற துறைமுகங்கள் தற்போது மண் படிவதால் ஏற்படும் இன்னல்களுக்குள்ளாவது போல், ரங்கூனும், சைகோனும் வண்டற்படிவால் அத்தகு இன்னல்களுக்கு உட்படவில்லை என்று கூறலாம். ஐராவதி பள்ளத் தாக்கு, வட பர்மா முதல் மார்டபான் வளைகுடா வரை மிகப் பெரிய அமைப்பு அழுத்தத்தில் (structural depression) நீண்டுள்ளது. மிகச் சிறப்பான அளவில் ஆறு பிடித்தலின் விளைவால் (river capture), வறண்ட மண்டலத்தின் நடுவே மாண்டலேக்கும் பாகோகுக்கும் (Pakokku) இடையே ஐராவதியின் போக்கில் மிகப் பெரிய வளைவு அமைந்திருப்பது அதனுடைய குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். நீர் பிடிப்பதற்கு முன்பாக, முதன் முதலாக, இந்த நீண்ட பள்ளம் இரண்டும் தனித்தனியே இணையாக ஓடிய இரண்டு ஆறுகளைக் கொண்டிருந்தது. அவ்வாறுகளில் மிகவும் மேற்கே சென்ற நதி சின்ட்வின், பாகோகுக்குத் தெற்கிலுள்ள இன்றைய ஐராவதியின் கீழ்நிலைப்போக்கு ஆகியவற்றைக் கொண்ட ஒரே ஆறாக விளங்கியது. அதற்குக் கிழக்கே ஓடிய நதியைத் தற்போதைய சிட்டாங் பள்ளத்தாக்கு வழியாக முன்பு கடலை நோக்கித் தொடர்ந்த ஐராவதியின் மேல்நிலைப் போக்குக் குறிக்கிறது. இவ்வாறு மேற்குப் பகுதியிலிருந்த ஆறு, அதற்கு அண்டையில் கிழக்கே செல்லும் ஆற்றின் மேல்நிலைத் தண்ணீரைப் (upper waters) பிடிப்பதற்குத் துணை செய்யும் புவிவோட்டுப் பெயர்ச்சி, பிலியோஸீன் காலத்திற்குப் பின்னரே உண்டாயிருக்க வேண்டும் என்று கருதப்படுகிறது. அன்று புவிவோட்டுப் பெயர்ச்சியால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதி இன்றைய சிட்டாங் பள்ளாத்தாக்கை ஒட்டி அமைந்துள்ள பூகம்ப வரிசையினுல் (Earthquake Zone) குறிக்கப்படுகிறது. இவ்வாறு ஆறு பிடித்தலின் விளைவாகத் தற்போது ஐராவதி 1,58,000 சதுர மைல்கள் பரப்பளவு கொண்ட வடிகால் நிலத்தைப் பெற்றிருக்கிறது. அளவில் சிறியதாக இருந்தாலும், சிட்டாங் ஆறு ஐராவதி கொண்டுள்ள பள்ளத்தாக்கைப் போன்றே அகலமான ஒரு பள்ளத் தாக்கைத் தனதாக்கிக் கொண்டுள்ளது. ஐராவதியில் வருட முழுவதிலும் சிறு படகுகள் ஓட்டுவதற்குரிய மேலெல்லையாக உள்ள மியட்கியானு விற்கு வடக்கிலுள்ள ஐராவதியின் மேற்போக்கை ஐராவதி என்று சாதாரணமாக அழைப்பதில்லை. இந்த எல்லைக்கப்பால் முக்கியமான

இரண்டு தலையாறுகள் முறையே மாலிக்கா (Malikha), நமைகா (Nomaikha) என்ற பெயர்களுடன் ஐராவதியை வந்து அடைகின்றன. மியட்கியானாவிற்கும் ஐராவதி வளைவிற்கும் (Irrawaddy) இடையே கப்பல் ஓட்டுதல் மூன்று வரிசையான நீர்க்குடைவில் ஏற்பட்ட மலை இடுக்குகளால் தடுக்கப்படுகிறது. இவற்றின் இடையேயுள்ள பாமோ (Phamo) நீராவிக் கப்பல்களின் வட எல்லையாக உள்ளது. இது கடலி லிருந்து 870 மைல்களுக்கு வடக்கில் உள்ளது.

மேற்கூறிய மலை இடுக்குகளுக்குத் தெற்கே, ஆற்று மட்டத்திற்கு மேல் பல நூறடிகள் உயர்ந்து, படிப்படியாகவுள்ள பிலியோஸீன் காலத்துத் திடல்களின் தொடர்ச்சியை எல்லையாகக் கொண்டு, மூன்று முதல் பத்து மைல்கள் வரை அகலமுள்ள வெள்ளச் சமநிலத்தின் வழி யாக ஐராவதி வளைந்து வளைந்து செல்லுகிறது. அதற்குமப்பால் பாகோக்குவிற்கும் மியானுங்குக்கும் (Myanaung) இடையேயுள்ள ஐரா வதியின் கீழ்நிலைப்போக்கில், — கடலிலிருந்து 180 மைல்களுக்கு வடக்கே—இவ்வாற்றின் கழிமுகப் பிரதேசம் (delta) தொடங்குகிறது. ஐராவதி டெல்டாவை அடைவதற்கு முன்பு அகலமாகி, சிற்சில இடங் களில் 2 மைல்கள் அகலத்திற்கும் மேற்பட்டு, கம்பீரமான இயற்கையான நீர்வழியாக அமைகிறது. ஐராவதியின் டெல்டா வில் எட்டுப் பெரிய கிளையாறுகள் உள்ளன. இவைகளைத் தவிர நூற்றுக்கணக்கான நூலிழை போன்ற சின்னஞ்சிறிய கிளையாறுகளும் உள்ளன. ஐராவதியின் டெல்டா 150 மைல் களுக்குக் கடல் முன்புறம் பெற்று விளங்குகிறது. கடல்மட்டத் திற்கு மேல் ஒருசில அடிகளே உயர்ந்துள்ள இதனுடைய பொதுவான தட்டையான மேல் தளமானது பழைய வண்டல் படிவால் உயர்ந்த திட்டுகளால் துண்டு துண்டாக்கப்பட்டது. பருவகால வெள்ளங்கள் அணுகமுடியாத பழைய வண்டல்மண் படிந்த இத் திட்டுகள் மக்கள் குடியிருப்புக்குரிய இடங்கள் அமைய வழி வகுக்கிறது. கிழக்கே பெகு ஆற்றின் தாழ்நிலங்களில் கழிமுகப் பிரதேச இயல்பு தொடர்ந்து காணப்படுகிறது. பெகுவிற்குக் கிழக்கே யுள்ள சிட்டாங் மார்டபான் வளைகுடாவை அடைவதற்கு முன்பாக தனக்கென்று ஒரு டெல்டாவை அமைத்துக்கொள்ளவில்லை. ஓதங் களின் குடைவுகளால் சிட்டாங் கொண்டு வரும் வண்டல்மண் கடலுள் இழுத்துச் செல்லப்படுவதே டெல்டா அமையாததற்குக் காரணம். ஐராவதி, சிண்டுவின், சிட்டாங் ஆறுகளால் நீர் வடியச் செய் யப்படும் கொப்பரைப்பள்ளத்தின் நீளம் 700 மைல்களாகும். அதனுடைய அகலம் சராசரி 100 மைல்களிருக்கும். கிழக்கு, மேற்கு ஆறுகளுக்கிடையே நீளவாட்டமான தொடர் குன்று வரிசைகளிருப்பதால் சமநிலங்களின் அகலம் 50 மைல் களுக்கும் குறைவாகவே யுள்ளது. டெல்டாவும் வறண்ட மண்ட

லமும் (Dry zone) இதற்கு விதிவிலக்காகும். ஆகவே, கழி முகப் பிரதேசமும் வறண்ட மண்டலமும் சீதோஷ்ண நிலை யிலும் தாவர நிலையிலும் மிகப் பெரிய வேறுபாடுகள் கொண் டிருப்பினும், இவ்விரு பகுதிகளும் மக்கள் தொகை பரப்பிற்கு முக்கிய கேந்திரங்களாக விளங்குவதில் ஆச்சரியமில்லை.

கிழக்கிலுள்ள அடுத்த மிகப் பெரிய ஆறு சால்வீன் ஆகும். இத னுடைய போக்கின் பெரும் பகுதி பர்மாவிலேயே யுள்ளது. ஐரா வதியுடன் ஒப்பிடும்போது சால்வீன் குறிப்பிடும் வேறுபாடுகளைக் கொண்டுள்ளதைக் காணலாம். 1,750 மைல்கள் நீளத்தை—ஐராவதியை விட 500 .மைல்கள் அதிக நீளத்தைப்—பெற்றிருப்பினும் சால்வீன் படுகையில் அகன்ற தாழ்நிலங்கள் அரியனவாகவே உள்ளன. மேலும், இந்த ஆறும் கப்பல் ஓட்டுவதற்கு மிகச் சொற்ப அளவிலேயே பயன்படு கிறது. மார்டபானிலுள்ள தெனசரீம் கடற்கரை வந்தடைவதற்கு முன் னுள்ள குறுகிய அடிநில விசையால் (Crestal movement) ஏற்பட்ட பள்ளத்தின் வழியாக பர்மா, தாய்லாந்து நாடுகளின் எல்லையி லுள்ள காடுகளடர்ந்த பீடபூமிகளை ஆழமாக அரித்துக்கொண்டு பாய்ந்தோடி வரும் சால்வீனை ஆறு என்று சொல்வதைக் காட்டிலும், பயங்கர வேகத்துடன் வரும் விசை நீரோடை (Rushing torrent) என்றே கூறலாம். இதனுடைய விரைவான வெள்ளம் நிறைந்த நீர் மட்டம், புனல் மின் விசைக்கு வழிவகுத்துப் பெருமளவில் பயன் தருவதுபோல் தோன்றினும், பருவகாலங்களில் நீர் மட்டங்களில் 65 அடிக்கும் மிகுதியான ஏற்றத்தாழ்விருப்பதால் மின்விசை உற்பத் திக்கு மிக்க தடையாகவே உள்ளது. மேலும், இதனுடைய தாழ்நிலப் போக்கை ஒட்டி, முழு வளர்ச்சி பெற்ற சமவெளி யில்லாததனால் இவ் வாற்றின் வடிகால் கொப்பரையிலுள்ள பகுதிகள் மிகச் சொற்ப அளவி லேயே விவசாயக் குடியிருப்பைக்கொண்டிருக்கின்றன.

பர்மாவிலுள்ள பிற நதிகளைப் போல் சால்வீன் கடற்கரைப் பகுதி யில் தனது டெல்டாவை அமைத்துக் கொள்ளவில்லை. அதன் முகத் துவாரம் ஓதம் பொங்கும் முகமாகவே (Estuary) யுள்ளது. இந் நதியின் முகத்துவாரம், அடிக்கடி வண்டல் மண் படிவினால் ஆழமற்றிருப்பதால், சிறு நீராவிக் கப்பல் போக்குவரத்துக்கும் தடையாகவே யுள்ளது. இந்த ஆறு அண்டையிலுள்ள பீடபூமியிலிருந்து தேக்கு மரங்களை ஓத நீருக்குக் (Tide-water) கொண்டு வரும் நீர்ப் பெருக்காகப் பயன்படு வதைத் தவிர, தான் பாயும் பகுதிகளிலுள்ள மக்களுக்கு வேறு எவ்விதத் திலும் பயனளிக்கவில்லை.

மேற்கூறிய ஆறுகளைவிட மேனம் ஆறு அளவில் சிறியதாக இருப் பினும், மனிதனுக்கு மிக்க பயனுள்ளதாகவே இருக்கிறது. மீனம் என்று அழைக்கப்படும் இந்த நதியை சாவே பிராய (Chao phraya)

என்றே தாய்லாந்து மக்கள் அழைக்கிறார்கள். தொடக்கத்தில் ஷான் மாகாணத்தை வடமேற்கே லாவாஸோடு இணைக்கும் மேட்டு நிலப் பட்டையிலிருந்து சற்றேறத்தாழ நான்கு இணை நேர்கோடுகள் போன்ற அருவிகளாகத் தோன்றுகிறது. மேனும் நான்கு பள்ளத்தாக்குகளும், குறுகியும், செங்குத்தான பக்கங்களையும் கொண்டு, பின்னர் படிப்படியாகத் தெற்கே அகன்று, இறுதியில் ஒன்றுகி, தாய்லாந்தின் மத்திய சமவெளியை அமைக்கின்றன. இந்த நெருக்கமற்ற சொற்பமான காடுகளுள்ள வண்டல்மண் படிவால் ஏற்பட்ட தாழ்நிலம் வடக்குத் தெற்காக 300 மைல்களும், கிழக்கு மேற்காக 100 மைல்களும் பிரித்துத் தன் பெரும் பகுதியில் தட்டையாயும் காணப்படுகிறது. மேற்கே, ஷான்—தெனஸரீம் அடிக்குன்றுகளையும் (foot hills), – கிழக்கே கோராட் பீடபூமியின் செங்குத்தான சரிவையும் இந்தத் தாய்லாந்தின் மத்திய சமநிலம் எல்லைகளாகக் கொண்டுள்ளது. மேபிங் (Meping) என்ற முக்கியத் துணையாறு, பாக்நாம்போ (Paknampo) விற்குத் தெற்கே மேனுமுடன் கூடுகிறது. இந்த நீர்க்கூடலுக்கு 50 மைல்களுக்குத் தெற்கே மேனும் நதி இரண்டாகப் பிரிந்து, மேற்கே டாசின் (Tachin) என்ற பெயருடனும், கிழக்கே ஸாவோபிராய என்ற பெயருடனும் பாய்கிறது. இந்த இடத்திலிருந்து அதாவது, கடற்கரையிலிருந்து 120 மைல்களுள்ள இடத்திலிருந்து, மேனுமின் டெல்டா ஆரம்பமாகிறது என்று கூறலாம். தெற்கே மேனும் கழிமுகப் பிரதேசமானது, இடது கோடியிலுள்ள ஸ்ராகியோ (Srakuo) விலிருந்து வலது கோடியிலுள்ள மேக்லாங் (Meklong) வரை, கடற்கரையையொட்டி 120 மைல்கள் அகலத்தைப் பெற்றிருக்கிறது. குறுகிய நீட்சியாலும், தண்ணீரின் அளவு சிறிதே இருப்பதாலும் மேனும் ஆறு பர்மாவிலுள்ள ஐராவதியைப் போல் அவ்வளவு சிறப்பான நீர் வழியாக அமையவில்லை என்றாலும், தாய்லாந்தின் மிகச்சிறப்பான நீர் மார்க்கமாக இது விளங்குகிறது என்பதை மறுக்க முடியாது.

மேகாங் (Mekong) தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மிகப் பெரிய ஆறாகும். 2,600 மைல்கள் நீளத்தையும், அதற்கேற்பத் தண்ணீர் அளவையும் பெற்றுள்ள மேகாங்கின் வடிகால் நிலம் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலே மிகப் பெரிய அகன்ற தாழ்நிலங்களைக் கொண்டுள்ளது. சற்றேறத்தாழக் கடலிலிருந்து 1,000 மைல்களுக்கப்பால் உள்ள வியன்டைன் (Vientaine) என்ற இடத்தில் மேகாங் ஆறு லாவோஸ் பீடபூமியிலிருந்து வெளித் தோன்றுகிறது. இங்கிருந்து உயர்ந்து அன்னமைட் (Annamite) தொடர் வரிசைக்கும் கோராட் பீடபூமியின் வடக்குக் கிழக்கு விளிம்புகளுக்கும் இடையில் ஓடும் மேகாங் படுகையின் அடித்தளம் கடல் மட்டத்திற்கு 600 அடிகள் உயரத்திற்குள்ளாகவே இருக்கிறது என்பது கவனத்துக்குரியதாகும். மேலும் வியன்டையினுக்கும் கடலுக்கும் இடையே இந்த ஆற்றின் துணை ஆறுகளும்

கோராட் பீட பூமியின் பெரும் பகுதியிலும், கம்போடியா கொப்பரையிலும் (Cambodia basin), கொச்சின் சீனுவின் (Cochin China) பெரும் பகுதியில் பரவியுள்ள கழிமுகப்பிரதேசத்திலும் பாய்கின்றன. இவ்வாற்றின் நீர்ப்போக்கில் பருவகாலங்களில் ஏற்படும் ஏற்றத் தாழ்வுகளும், வளர்ச்சியில் முதிராத வடிகால் பகுதிகளும் இவ்வாற்றினைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் வகையில் சில கட்டுப்பாடுகளைச் சுமத்துகின்றன. கிராட்டிக்குக் (Kratic) கீழேதான் உண்மையான வெள்ளச் சமநிலங்களின் விரிந்த வளர்ச்சியைக் காணலாம். அன்னமைட் தொடர் வரிசை அமைப்பின்போது ஏற்பட்ட அடி நில விசை இயக்கங்களின் விளைவாக, மேகாங் ஆற்றின் நடுப்போக்கில் 9 சிறு நீர்வீழ்ச்சிகள் (rapids) உள்ளன. இவற்றுள் மிகத் தாழ்வானது கிராட்டியிலேயே கடலிலிருந்து 250 மைல் தூரத்தில் உள்ளது. போக்குவரத்துக்கு மிக முக்கியமான தடையாக கோன் (Khone) நீர்வீழ்ச்சி இருக்கிறது. இந் நீர்வீழ்ச்சி உலகத்திலேயே மிகப் பெரிய நீர்வீழ்ச்சிகளில் இரண்டாம் இடத்தைப் பெறுகிறது. இவ்விடத்திற்கு மேல் கேமராட் (Khemarat) டுக்கு அருகே உள்ள மணற்பாறைப் பகுதியில் நீர் அரிப்பினுல் எழுந்துள்ள குடைவுகளின் வாயிலில் போக்குவரத்துக்குத் தடையாயுள்ள பல சிறு நீர்வீழ்ச்சிகள் காணப்படுகின்றன. இதற்கும் வடக்கேயுள்ள சவான்னுகேட் (Savanna khet) டிலிருந்து வடக்கே 300 மைல்கள் தள்ளியுள்ள வியன்டைன் வரையில் சிறு நீராவிக்கப்பல்களின் போக்குவரத்துக்கு யாதொரு தடையுமில்லை.

கோராட் பீடபூமி 60,000 சதுர மைல்களைக் கொண்ட, ஜுராஸிக் (Jurassick) மணற் பாறைப் படிவுகளைக் கொண்ட பெரும் பிரதேசம் ஆகும். இது தாய்லாந்தின் மேநாம் தாழ்நிலங்களுக்கும் அன்னமைட் தொடர் வரிசையின் தென் மத்திய பகுதிக்கும் இடையில் உள்ளது. இப் பீடபூமியின் கிழக்குப் பகுதியில் நாம் மூன் (Nam mun), நாம் ஸி (Nam si) என்ற மேகாங்கின் இரண்டு பெரிய துணை ஆறுகள் உள்ளன. இவை தாங்கள் பாயும் பகுதிகளில் அகன்ற வெள்ளத்தில் மூழ்கும் சம வெளிகளை உண்டாக்கியுள்ளன. மேகாங் ஆறு வெள்ளக் காலங்களில் அதிக அளவு நீரையும் வண்டல் மண்ணையும் சுமந்து வருவதால் இவ்வாற்றுடன் நாம் ஸி, நாம் மூன் கூடுமிடங்களில் மணல் திட்டு ஏற்படுவதால் தண்ணீர் தேக்கப்பட்டு, இவ்விரு துணையாறுகளின் இருபுறங்களிலும் அகன்ற நீண்ட சதுப்பு நிலப்பகுதிகள் தோன்றியுள்ளன. பொதுவாக வறண்ட பகுதிகளில் பாயும் பெரிய நதிகளால் ஏற்படக் கூடிய பெரும்பயன்களைப் பெற முடியாதவாறு இச் சதுப்பு நிலங்கள் தடையாயுள்ளன.

மேகாங் ஆற்றுக்கும், கம்போடியாவிலுள்ள டோன்லே ஸாப் (Tonle sap) தாழ்நிலத்தில் உள்ள டோன்லே ஸாப் ஏரிக்கும் உள்ள

தொடர்பைக் காண்போம். இன்று டோன்லே ஸாப் என்று அழைக்கப் படும் ஏரி, முற்காலத்தில் அகலமாக அமைந்த ஒரு நீள் குடாவின் (an arm of the sea) எஞ்சிய பகுதியேயாகும். அக்காலத்தில் கம் போடிய தாழ்நிலங்களின் மத்திய பகுதியைத் தன்னகத்தே கொண் டிருந்தது இந்த நீள்குடா. காலப்போக்கில் மேகாங் கொண்டு வந்து படியச் செய்த வண்டல் மண்ணினால் கடலிலிருந்து மீட்கப்பட்டு, ஏரி யாக மாறியது. மேகாங் ஆற்றின் நீர்ப் போக்கு மிகத் தாழ்நிலையில் செல்லும் காலங்களில்—நவம்பர் முதல் ஜூன் வரை—டோன்லேஸாப் ஏரியின் நீர் டோன்லேஸாப் நதியின் வழியாக மேகாங் ஆற்றினுள் வடிகிறது. ஆனால், நீர்ப்போக்கு மிக உயர்நிலையில் செல்லும் வெள்ளக் காலங்களில்—ஜூன் முதல் அக்டோபர் வரை—டோன்லேஸாப் ஆற்றில் நீர் போகும் திசை திருப்பப்பட்டு, மேகாங் ஆற்றின் நீர்ப் பெருக்கில் குறிப்பிட்ட அளவு ஏரிக்குள் செலுத்தப்படுகிறது. இவ் வாறு டோன்லேஸாப் ஏரியானது ஏறத்தாழ வறண்ட காலங்களில் 1,000 சதுரமைல்கள் அகலமாகவும், மேகாங்கில் வெள்ளம் வரும் காலங்களில் 2,000 முதல் 4,000 சதுர மைல்கள் பரப்பைக் கொண்டதாகவும் சுருங்கி யும் விரிந்தும் காணப்படுகிறது. இந்த ஏரியின் ஆழம் பருவத்திற் கேற்ப 6 முதல் 40 அடிகள் வரை வேறுபடுகிறது. இவ்வாறாக டோன் லே ஸாப் மேகாங் ஆற்றின் நீர்மட்டத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் ஆற்றல் உள்ள இயற்கையான கருவியாகச் செயற்படுகிறது. இத்தகைய நிலைமை இல்லாவிடின், மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் பருவகால வெள்ளங்களின் ஆழமும், வெள்ளக்காடுகளின் பரப்பும் மிகப்பெரிய அளவில் ஆகிவிடும். நாம்பென் (Phnompenh) என்ற இடத்தை அடுத்துக் கீழே டோன்லே ஸாப் ஆறு மீகாங் ஆற்றுடன் சேருமிடத்தில் மேகாங் இரண்டு கிளை நதிகளாகப் பிரிகிறது. இவற்றில் ஒன்று வின் லாங்குக் (Vinh Long) கருகில் நான்கு கிளைநதிகளாக மீண்டும் பிரிகிறது. இவற்றால் ஏற்படும் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் ஒரு பகுதி வைகோ (Vaico), ஸைகோன் (Saigon) ஆறுகளினால் அமைக்கப் பட்ட வண்டல் சம நிலங்களோடு கலந்து இணைகிறது. மேகாங் ஆற்றின் மற்றொரு பெரிய கிளைநதி பஸாக் (Bassac) என்று அழைக்கப் படுகிறது. இக் கிளைநதி மேற்கூறிய கிளைநதி போலப் பிரியாமல் ஒரே நதியாகக் கடலை அடைகிறது. கடலுடன் சங்கமமாகும் இடத்தில் இந் நதியின் அகலம் 12 மைல்களாக இருந்தபோதிலும், அதிக அளவில் வண்டல் மண்ணைக் கொண்டு வருவதாலும், ஆழமற்று இருப்பதாலும் பஸாக் கப்பல் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுவதில்லை. தெற்கே சுமார் 130 மைல்கள் நீளமுள்ள காமௌ (Camau) என்ற பெரிய முக் கோண வடிவ தீபகற்பம் உள்ளது. புற நிலத் தோற்றத்தில் இது கழி முகப் பிரதேசத்தைப் போன்று ஒரு சம நிலப் பகுதியாகவே உள்ளது. காமௌ தீபகற்பம் நீண்ட கடற்கரையில் காற்றியக்கத்தால் ஏற்படும் நீரோட்டத்தினால் (long shore drift) மேகாங் கழிமுகப் பகுதியி

லிருந்து இழுத்துவரப்பட்ட வண்டல்மண் குவியலினுல் தோன்றிய மணல்திட்டே (spit) ஆகும்.

டோன்கின் (Tonkin) பகுதியிலுள்ள சாங்-கோய் (Song-koi) அல்லது சிவப்பு ஆறு மேகாங்கைக் காட்டிலும் சிறியது. சால்வீன் நதியின் நீண்ட போக்கு எவ்வாறு ஓர் அமைப்புப் பள்ளத்தில் (structural depression) உள்ளதோ, அவ்வாறே சாங்கோய் ஓர் அமைப்புப் பள்ளத்தில் ஓடுகிறது. நீளத்திற்கேற்ப சாங்கோயின் இரு புறங்களிலும் குறுகிய சமவெளிகளே உள்ளன. சாங்கோய் விரிகுடாவிற்கு அருகில்தான் சமவெளிகள் அகன்று காணப்படுகின்றன. சாங்கோய் ஆற்றின் நீண்ட 'அகழி' போன்றமைந்துள்ள (trench like) இயல்பானது அதன் துணை நதிகளின் போக்கிலும் காணலாம். சாங்கோயின் முக்கியத் துணையாருன சாங்-போ (Song-Bo) அல்லது 'கறுப்பு ஆறு' 40 மைல்கள் தூரம் சாங்கோயிக்கு இணையாக ஓடிப் பின்பு சாங்கோயில் ஹுங் ஹோஆ (Hung Hoa) அருகில் கலக்கிறது. இந்த நதிக்கூடலுக்குச் சில மைல்கள் கீழே கழிமுகப் பிரதேசத்தின் மேல் முனை (apex) சற்றேறத்தாழக் கடற்கரையிலிருந்து 90 மைல்கள் தள்ளி இருக்கிறது. முதிர்ந்த வடிகால் இயல்புகளைக் கொள்ளாமையால் வெள்ளப்பெருக்குகள் கடுஞ் சேதத்தை விளைவிக்கின்றன. வெள்ளக் காலங்களில் எகிப்து நாட்டு நைல் கொண்டு செல்லும் நீரளவைக் காட்டினும் இருமடங்கு நீரைக்கொண்டு செல்கிறது சாங்கோய். இதனுல் ஆண்டுதோறும் கழிமுகப் பிரதேசமானது மிக விரைவாகக் கடலை நோக்கி விரிந்து வளர்கிறது. இக் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் தொடர்ச்சியாகவே அடுத்தடுத்துள்ள சிறு ஆறுகளின் கழிமுகப் பிரதேசங்களையும் கருதலாம்.

கனிவளங்கள்

இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பத்தின் புவி அமைப்பிலுள்ள நானு விதமான வேற்றுமைகளை அதனுடைய தாதுப் பொருள்கள் கிடைக்குமிடங்களிலிருந்து காணலாம். இத் தீபகற்பத்தில் கிடைக்கும் தாதுப் பொருள்களை 3 அல்லது 4 பிரிவுகளாகப் பிரிக்கலாம். இவற்றுள் முதலில் நம் கவனத்தைக் கவருவது மண்ணெண்ணெய். மத்திய பர்மாவில் டெர்ஷியரி அழுத்தத்தினுலுண்டான பள்ளத்தின் வழியாக நீளவாட்டத்திலமைந்துள்ள நில வரிசைகளில் மண்ணெண்ணெய்ப் படிவுகள் உள்ளன. இதற்குக் கிழக்கே பர்மா நாட்டின் கரென் (Karen), ஷான் (Shan), காசின் (Kachin) என்ற இடங்களிலிருந்து லாவோஸ் வழியாக வடவியட்நாம் வரை பிறை வடிவமாய் அமைந்துள்ள மேட்டு நிலங்களில் உள்ள பீடபூமிகளில், ஈயம், துத்தநாகம், வெள்ளி, டங்க்ஸ்டன், ஆன்டிமணி, வெள்ளீயம் ஆகியவை கிடைக்கின்றன. டெனுஸரீமிலும், தீபகற்பத் தாய்லாந்திலும் தென் மேற்காக

நீண்டிருக்கின்ற, மிஸஸோயிக் காலத்து மேட்டு நிலங்களில் வெள்ளீயப் படிவுகள் உள்ளன.

நிலக்கரியைப் பொறுத்தவரையில் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலே மிக முக்கியமான வைப்பு வடவியட்நாமிலுள்ள குவாங்யென் (Quangyen) படுகையில் காணப்படும். அனல் மலி நிலக்கரி (Anthracite) வைப்பாகும். பழுப்பு நிலக்கரி, மற்ற நிலக்கரி வகைகள் ஆகியவை குறைந்த அளவிலேயே, குறிப்பாக, வடமேற்கு பர்மாவிலும், தென் வியட்நாமிலும், மத்தியத் தாய்லாந்திலும் இருக்கின்றன. ஒரு சிறிதளவே இரும்பு தோண்டி எடுக்கப்படுகிறது. மத்திய கம்போடியா விலும் மத்திய தாய்லாந்திலும் உள்ள ‘ஹாமடைட்’ (Haemitit) வகை இரும்புப் படிவுகள், வருங்காலத்தில் வெட்டியெடுக்கப்படலாம்.

இவற்றை எல்லாம் கவனிக்கும்போது இந்தோ-பஸிபிக் தீபகற்பம் மண்ணெண்ணெயிலும் நிலக்கரி வைப்புகளிலும் குறைபாடுள்ளமையால் பிற்காலத்தில் புனல்மின் விசையைப் பெருமளவில் உபயோகிக்க வேண்டிய தேவையைப் பெற்றிருக்கிறது. துரதிர்ஷ்டவசமாகப் புனல்மின் விசை உற்பத்திக்கான சூழ்நிலைகளைக் கொண்ட பெரும் பான்மையான இடங்கள் அணுகுதற்கரிய பகுதிகளில் இருக்கின்றன.

தீபகற்ப நாடுகளின் காலநிலை

பர்மாவின் மலைப்பாங்கான, 28°, 34′ வடக்கு அட்சரேகையைத் தொடும் வடமுனையைத் தவிர்த்து, தீபகற்பம் முழுவதும் பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்கு வடக்கேயுள்ள அயன மண்டலத்தில் உள்ளது. தீபகற் பத்தின் தென் கோடி, தாய்லாந்தின் விரலென நீண்டுள்ள பகுதி, 5° 42′ வடக்கு அட்சரேகைவரை நீண்டுள்ளது. இங்குள்ள காலநிலை ஏறக்குறைய மலேயாவின் சீதோஷ்ண நிலை போன்றேயுள்ளது. மேலும், ஆண்டு முழுவதும் மழையையும், மாத சராசரி வெப்ப அளவில் சிறுபான்மை ஏற்றத்தாழ்வுகளையுமே கொண்டுள்ளது இத் தென்கோடிப் பகுதி. ஆகவே, தீபகற்பத்தின் பெரும்பகுதி அயன மண்டல ‘மான்சூன்’ காற்றுகளின் ஆட்சிக்குட்பட்டுள்ளன. மேட்டு நிலங்கள் செறிந்த பகுதிகளில் வெப்ப அளவு உயரத்திற்கேற்ப மாறுபடுவதால், உண்மையான அயன மண்டலத்துக்குரிய சராசரி மாத வெப்ப நிலைகளை இவ்விடங்களில் காணமுடியாது. மிகமிக வடக்கே, 10,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயர்ந்த மலைகள் குளிர்காலத்தின் இரண்டு மாதங்களில் பனிவீழ்ச்சிக்காளாகின்றன. மேலும், இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பகத்தின் மலைத்தொடர்கள் பொதுவாக, வடக்கு-மேற்குப் போக்குகள் கொண் டுள்ளமையால், அடை மழைக்குள்ளாகும் சரிவுகளும், சொற்ப மழை யைப் பெறும் தாழ்நிலப்பகுதிகளும் அடுத்தடுத்தமைந்துள்ளன. மேலும், உள்நாட்டுத் தாழ்நிலங்கள் யாவும் கடற்கரையிலிருந்து

அதிக தூரம் தள்ளியமையாமையால், பெரிய உள்நாட்டுப் பிராந்தியத்திற்கேயுரிய கண்டத்தன்மையுள்ள (continentality) பகுதிகள் இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பத்தில் இல்லை எனலாம்.

ஆண்டின் பலவகைப் பருவங்களிலுள்ள காலநிலையில், பருவக் காற்றுகளால் (monsoons) ஏற்படும் விளைவுகளை முதலில் காண்போம். இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பத்தின் பெரும் பகுதிகளில் மிகவும் தாழ்ந்த வெப்பமுள்ள பருவத்தில் – அக்டோபர் முதல் மார்ச் வரை—வடகிழக்குப் பருவக் காற்று (N. E. Monsoon) ஆட்சி செலுத்துகிறது எனப் பொதுவாகக் குறிப்பிடலாம். என்றாலும், வடகிழக்குத் திசையிலிருந்து இயங்கும் இக் காற்று, ஒருசில காலங்களின் வடகிழக்கு வியாபாரக் காற்றுகளின் (N. E. Trade Winds) தொடர்ச்சியாகவும், பிறிதொரு காலத்தில் உண்மையான வடகிழக்குப் பருவக்காற்ருகவும் தீபகற்ப நாடுகளை அடைகிறது. வர்த்தகக் காற்றுகள் குளிர்காலத்திற்கேற்ற வெப்ப நிலைகளையும், பருவக்காற்று பெரு மழை வீழ்ச்சிக்கான நீராவியைச் சுமந்து வருவதிலிருந்தும் இவ் வேறுபாடுகளை அறியலாம்.

இப்பருவத்தில் இந்தோ சைனுவின் கடற்கரையையொட்டி அமைந்துள்ள பகுதிகள் பெரு மழைவீழ்ச்சிகளாயினும், அன்னமைட் தொடர்களின் விளிம்புகளுக்கப்பால், உள்நாட்டில், இத்தகைய மழை அரிதாகவேயுள்ளது. மத்தியத் தாய்லாந்திலும், பர்மாவிலும் இப் பருவக்காற்றுகள் மழை பொழிவதில்லை. வியட்னும் கடற்கரைப் பகுதியில் வடகிழக்குப் பருவக்காற்றினுல் பெறப்படும் மழை அளவுகள் எங்கும் ஒரே சீராக இல்லை. உதாரனமாக, டோன்கின் கழிமுகப் பிரதேசம் சிறு மழைத் தூறல்களின் வாயிலாகவே மாதத்திற்கு 1·2-லிருந்து 2·8 அங்குலங்கள் வரையுள்ள மழையளவுகளைப் பெறுகிறது. ஆனுல், தென் கோடியில் மத்திய வியட்னுமில், பருவக்காற்றை எதிர்கொண்டழைக்கும், கடலை நோக்கியுள்ள மலைச் சரிவுகள் நில நிலைகளில் பெய்யும் பெருமழை,மாத மழை அளவில் மிகுந்த வேறுபாட்டைத் தோற்றுவிக்கிறது. அக்டோபரில் ஹியூ (Hue) 26 அங்குலம் மழையையும், நவம்பர், டிசம்பரில் முறையே 22 அங்குலம், 10 அங்குல மழையையும் பெறுகிறது. வடகிழக்கு மான்சூன் காலத் தொடக்கத்தில் மத்திய வியட்னுமிலுள்ள மழைப்பரவலில் உள்ள திடீர் கனத்த தன்மையானது இந்தியாவிலும் பர்மாவிலுமுள்ள தென்மேற்கு மான்சூனின் (S. W. Monsoon) 'பீறிட்டல்' அல்லது 'திடீர் வருகைக்கு' மேற்போக்கான அளவில் பொருந்தியிருப்பதுபோல் தோன்றினுலும், ஆண்டு இறுதியில் ஏற்படும் கனத்த மழை, தென் சீனக் கடலில் தோன்றி, மேற்கு நோக்கிச் செல்லும் பெருஞ்சூருவளியோடு (Typhoons) தொடர்புகொண்டுள்ளது.

வடகிழக்குப் பருவக்காற்று மாதங்களில் வெப்பநிலைகள் எங்கும் 70°F மேற்பட்டேயுள்ளன. ஆனால், ஹானேய் (Hanoi) ஜனவரி, பிப்ரவரி மாதங்களில் 62°F வெப்பத்தையே கொண்டுள்ளது அதன் விசேடத் தன்மையைக் குறிக்கிறது. மார்ச்சு, ஏப்ரல் மாதங்களில் வடகிழக்குப் .பருவக்காற்று வலிவிழந்து காணப்படுகிறது. கதிரவன் பூமத்திய ரேகையைக் கடந்து வடகோளார்த்தத்தின்மீது செங்குத்தான கதிரலைகளைச் செலுத்துவதால், இம் மாதங்களில் தீபகற்பமானது வறட்சியையும், தொடர்ந்து அதிகரிக்கும் வெப்ப அளவுகளையும் கொள்கிறது. சரியாகச் சொல்லவேண்டும் என்றால் தீபகற்ப நாடுகளில் ஏப்ரல், மே மாதங்களில்தான் வடகிழக்குப்பருவக்காற்று மறைந்தும், தென்கிழக்குப் பருவக்காற்று இந் நாடுகளுள் நுழைவதற்கும் இடையிலுள்ள மாதங்களில் வெப்ப அளவு உச்சத்தை யெட்டுகிறது. மாத சராசரி வெப்ப நிலைகளின் அளவுகள், கடற்கரையோரப் பகுதிகளில் 82 – 87°Fஐயும், பர்மாவிலுள்ள வறண்ட மண்டலம் போன்ற உள்நாட்டுப் பகுதிகளில் 90°Fஐயும் தாண்டுகின்றன. அடிக்கடி, ஆனால், பெரும்பாலும் பொறுக்க முடியாத வெப்பத்தோடும், நின்று நின்று வரும் புழுதி மண்டலத்தை யெழுப்பும் கடுமையான புயற் காற்றோடும் கூடிய இப் பருவத்தில் தரைப் பரப்பானது வெப்பத்தினால் சுவறப்படுகின்றது. இதனால் தாவரங்கள் வெப்பத்தாற் சுருங்கி எரிந்து போகின்றன. இத்தகைய நிலையை மே மாதக் கடைசியில் வழக்கமாக வரும் தென்மேற்கு மான்சூன் காற்று முடிவடையச் செய்கிறது; என்றாலும், உடனடியாக வெப்ப அளவுகளில் பெரு மாறுதல்கள் ஏற்படுவதில்லை. மாத சராசரி அளவுகள் 80°F-க்குக் குறைவதில்லை. ஆனால், இந்த மித அளவில் ஈரப்பதம் (moisture) கொண்டு, பூமத்திய ரேகை வளிப்பகுதியிலிருந்து வெளியேறிவரும் காற்று, அன்னும் கடற்கரையைத் தவிர, பிற பகுதிகளில் திடீரென மழையைப் பொழிகின்றது. வியக்கத்தக்க வகையில், மிக விரைவாக, நிலத்தோற்றத்தின் நிறமானது காய்ந்துபோன தாவரங்களால் உண்டாகிய மஞ்சளும் கபில நிறமும் கலந்த தன்மையிலிருந்து பச்சென்ற பசுமை நிறமாக மாறுகிறது. தென்மேற்கு மான்சூனின் இவ்விதமான திடீர் வருகை (burst of the monsoon) யால் ஏற்படும் மழைவீழ்ச்சி தீபகற்பத்தின் மேற்குப் பகுதிகளில்தான் சிறப்பாகக் காணப்படுகிறது. பர்மாவின் வறண்ட மண்டலத்திலுள்ள மாண்டலே கூடமே, ஜுன் மாதங்களில் முறையே 5·8 அங்குலம், 5·5 அங்குல மழையைப் பெறுகிறது. கடற்கரையோரத்தில் உள்நாட்டைவிட அதிக மழை பெய்வது எதிர்பார்க்கக் கூடியதே. இரங்கூன் மே, ஜுன் மாதங்களில் 12 அங்., 18 அங். மழையையும், ஜுலையில் 21·5 அங். மழையையும் காண்கிறது. பர்மாவிற்குக் கிழக்கிலுள்ள மற்றப் பகுதிகளில் தென்கிழக்குப் பருவக்காற்று மெல்லப் பரவுகிறது. தீபகற்பம் முழுவதிலும் செப்டம்பர் வரை தென்கிழக்குப்

பருவக்காற்றுக் காலம் நீடிக்கிறது. பருவக் காற்றுள்ளவரை மழை தொடர்ந்து பெய்கிறது; சில சமயங்களில் பல நாட்கள்வரை தொடர்ந்து பெய்யும். வேகமான வெள்ளப்பெருக்கென வரும் பெருமழை இடி புயல்களோடு கலந்து காண நேரிடும்.

நில நிலைகளின் உயர மாறுபாட்டினால் மழைப்பரவலில் ஏற்படும் மாறுதல்களை அக்யாப், மாண்டலே ஆகியவற்றின் மழை அளவுக்குக் குறிப்புகளிலிருந்து தெரிந்துகொள்ளலாம் (அட்டவணை 1). கோடை மான்சூன் தென்கிழக்கிலிருந்து வருவதால், இக்காற்றின் பாதை இந்தோ–பசிபிக் தீபகற்பத்திலுள்ள மலைத் தொடர்களின் போக்கிற்கு ஏறக்குறைய நேர்கோணத்திலுள்ளது. இதனால் அரக்கானிலிருந்து தெனசரீம் வரையிலுள்ள பர்மா கடற்கரையின் பெரும் பகுதி ஆண்டிற்கு 200 அங்குலத்திற்கும் மேற்பட்ட மழையைப் பெறுகிறது. ஆனால், மலைத்தொடர்களுக்கு இடையேயுள்ள தாழ்நிலங்கள் ஒடுக்கமாகவும், மழை மறைவுப்' பகுதிக்கான இயல்பைக் கொண்டிருப்பதாலும், தென் மேற்குப் பருவக் காற்றிடமிருந்து சிறிதளவு மழையையே பெறுகின்றன. இக் காற்று மேற்கு நோக்கியுள்ள சரிவுகளில் மிகுதியான கனத்த மழையைத் தேக்கிப் பின்னர் அப் பள்ளத்தாக்குகளின் குறுக்கே நேரிடையாகக் கடந்து செல்கின்றன. பர்மாவின் மத்திய பள்ளத்தாக்கு, அரக்கான் யோமாவிலிருந்து இழிகின்ற ஈரத்தை உலர்த்தும் (desiccating) வெப்பக் காற்றினால் பாதிக்கப்படுகிறது. பர்மா, தாய்லாந்து, கம்போடியா ஆகியவற்றிலுள்ள, அகன்ற, விரிந்த மழை ஒதுக்குப் பகுதிகளில்கூட ஆண்டிற்கு 40-60 அங்குலம் மழை வீழ்ச்சி ஏற்படுகிறது. ஆயினும், மிதவெப்ப நிலைகளையுடைய இப் பகுதிகளில் விவசாயம் மழையை மட்டும் நம்பியிருக்க முடியாது. இதற்குத் துணையாக வேறு வகைகளில் நீர்த்தேவையைப் பெற்றால்தான் வெற்றிகரமாக விவசாயம் மேற்கொள்ள முடியும். இந்த வறண்ட பகுதிகளெல்லாம் தென்மேற்கு மான்சூனினின்றும் பிரிந்து, வறண்ட மண்டலங்களில் கோடை காலத்தில் எழும் குறை அழுத்தத்தைத் தேடிச் செல்லும் கிளைக்காற்றோட்டங்களினால் மழையைப் பெறுகின்றன. கடற்கரையை ஊடுருவி உள்நோக்கி இயங்கும் கிளைக்காற்றுகள், கடற்கரைப் பகுதியில் அதிக மழைவீழ்ச்சியையும், உள்நாட்டினுள் செல்லச் செல்லக் குறைந்துபோகும் மழைவீழ்ச்சியையும் கொடுக்கின்றன. உதாரணமாக, பர்மாவின் இரங்கூன் ஆண்டிற்கு 100 அங். மழையையும், ஐராவதி வளைவிற்கருகிலுள்ள இடங்கள் 40 அங். மழையையும், மத்திய பள்ளத்தாக்கின் வடகோடியிலுள்ள பகுதிகள் 25 அங். மழையையும் பெறுகின்றன.

மிகக் கிழக்கே எவ்வாறிருப்பினும், முக்கிய மான்சூன் காற்றோட்டங்கள், அடுத்தடுத்துள்ள மலையைக் கடக்குங்கால், தம்மிடத்திலுள்ள நீராவியின் விகிதத்தைப் பெருமளவில் இழக்கின்றன. கடற்கரை

யோரத்திலமைந்துள்ள பைட் ஆப் பாங்காக் (Bight of Bangkok) 55-80 அங்குல மழையை—இரங்கூனைவிடக் குறைவான மழையைப் பெறுவதற்கு இதைக் காரணமாகக் கூறலாம். இதற்குத் தெற்கே உள் நாட்டினுள் தாய்லாந்தின் மத்தியப் பள்ளத்தாக்கில் 48 அங்குலத்திற்கும் குறைவாகவே மழையளவுள்ளது.

கார்டமம் (Cardamom) மலைகள், ஆனை (Elephant) மலைகள் ஆகியவற்றின் மழை மறைவுப் பகுதிகளில் அமைந்துள்ள மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்திலும், கம்போடியா கொப்பரையிலும் மேற்கூறிய தைப்போன்ற நிலைகளேயுள்ளன. இங்கு வருடத்தின் மொத்த மழையளவு 40-60 அங்குலமாகும். கோராட் பீடபூமியிலும் இதேயளவு களைத்தான் காணலாம். மேலும், தரைப்பரப்பிலுள்ள மணற்பாறை களின் நீர்கொள்ளும் தன்மையாலும் (porosity), குறைந்த அளவே மழையைப் பெறுவதாலும், கோராட் பீடபூமி, பர்மாவின் வறண்ட மண்டலத்தைப்போல், தண்ணீர் அற்று, கோடை காலங்களில் குறிப்பாகக் காலரா முதலிய தொத்துவியாதிகளைப் பரப்புவதற்கு இசைந்ததாக உள்ளது.

சைகான் ஏறக்குறைய கடல்மட்ட அளவிலுள்ள பகுதியில் இருந்த போதிலும் அதனை அடையும் காற்றுகள் ஸியாம் வளைகுடா வழியாக வரும்போது மீண்டும் ஈரத்தன்மையைப் பெறுவதால் 79·5" மழை பெறுகிறது. இந்தோ-பஸிபிக் தீபகற்பத்தின் கீழ்க்கோடியில் உள்ள இந்தோ-சைனாவின் கிழக்குக் கடற்கரை ஓரங்கள்கூட மேற்கிலிருந்து வரும் தென்மேற்குப் பருவக் காற்றினால் பயனடைகின்றன. இங்குத் தென்மேற்குப் பருவக்காற்று, காலத்தில் கிடைக்கும் மழையளவு, வடகிழக்குப் பருவக்காற்றுக் கொடுக்கும் மழையளவைவிட மிகக் குறைவேயாகும்.

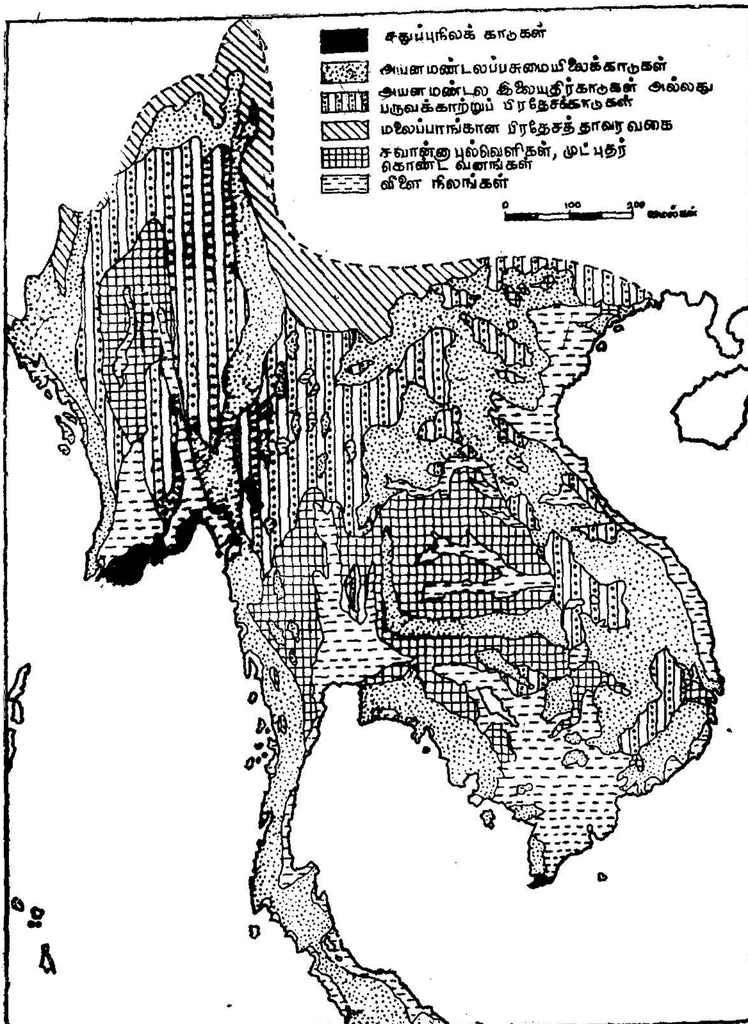
இந்தோ-பஸிபிக் தீபகற்ப நாடுகளின் பருவக் காற்றுகளால் உண்டான தனிச் சிறப்புகளைக் கண்டோம். இயற்கைத் தரைத் தோற்றத்தில் உள்ள உயர வேறுபாடுகளினால் ஏற்படும் தல முரண் பாடுகளை இனிக் கவனிப்போம். தீபகற்பத்தின் மொத்தப் பரப்பில் பாதிக்குமேற்பட்ட பரப்பு, தான் கொண்ட உயர்ச்சியின் காரணமாகச் சராசரி கடல்மட்ட நிலையில் உள்ள வெப்பநிலைக்கு 10° முதல் 30° வரை குறைவான வெப்பநிலைகளைக் கொண்டுள்ளது. எடுத்துக்காட்டாக, ஷாண் லாவோஸ் பீடபூமிகளின் பெரும் பகுதிகளில் குளிர்கால இரவில் இலகுவான உறைபனி (light frost) விழுவது சாதாரணமாக உள்ளது. கோடைகால மாதங்களில் அடுத்துள்ள சமவெளிகளில் இருப்பதைக்காட்டிலும் இப் பீடபூமிகளில் வெப்பநிலை தாழ்ந்தே இருக்கிறது.

மக்கள் தொகையில் முக்கால் பகுதியினர் தாழ்நிலங்களிலேயே வாழ்கின்றனர். இத் தாழ்நிலங்களில் உள்ள தல கால நிலை வேறுபாடு களைப்பற்றிச் சாதாரண வெப்ப மண்டல மான்சூன் கால நிலைகளுக் கும், உள்நாட்டுப் பகுதிகளிலமைந்து ஆண்டிற்கு 50"க்கும் குறைந்த மழையளவைப் பெற்றுள்ள மூன்று முக்கிய வறண்ட மண்டலங் களுக்கும் உள்ள வெளிப்படையான வேற்றுமை ஏற்கெனவே கூறப் பட்டது. வியட்நாம் கடற்கரைப் பகுதிகளில் உள்ள வேறுபாடுகள் கவனத்துக்குரியவை. இப் பிரதேசமெங்கும் வெப்பநிலையின் பரவலில் ஏற்றத்தாழ்வுகள் அதிகம் இல்லை. வியட்நாமின் வட, மத்திய பகுதி களில் வறண்ட காலங்களில் விவசாயத்திற்குப் போதுமான அளவு மழைவீழ்ச்சி ஏற்படுகிறது.

டோன்கின் கழிமுகப்பிரதேசம் வெப்பநிலை, மழையளவு ஆகிய வற்றின் அமை முறைகளில், தீபகற்பத்தின் பெரிய மற்றக் கழிமுகப் பிரதேசங்களைக் காட்டிலும், அண்டையிலுள்ள மிதவெப்ப மண்டல சீனாவின் தாழ்நிலங்களுடன் ஒத்து விளங்குகிறது.

இயற்கைத் தாவரம் (படம் 3)

தீபகற்பத்தின் வெளிப்புற ஓரங்களில் பெரும் பகுதியில் என்றும் பசுமை வாய்ந்த மழைக் காடுகள் (Rain forest) காணப்படுகின்றன. அதாவது, அரக்கான் மலைத்தொடர்கள், அன்னமைட் மலைத் தொடர்கள், ஷாண்கோராட் பீடபூமியின் விளிம்புகள் ஆகியவை ஆண்டிற்கு 80''-க்கும் மேற்பட்ட மழையைப் பெறுவதால் இம்மாதிரி யான காடுகளைப் பெற்றுள்ளன. உயர் பகுதிகளில் 2500–3500 அடி களுக்கு மேலுள்ள. பகுதிகளில் தாவர இயல்பு மாறுகிறது. பெரும்பா லான மேட்டு நிலங்கள் தம் சிகரங்கள் வரைக்கும் அடர்த்தியான மரங் களைக் கொண்ட காடுகளைப் பெற்றிருக்கின்றன. இம்மேட்டு நிலங்களின் பெரும் பகுதிகளில், இடம்பெயர்ந்து பயிர் செய்வோர்களால் காடுகள் அழிக்கப்பட்டதனால் முதிர்ந்த பழைய காடுகள் இல்லை. இரண்டு அல்லது மூன்று நிலைகளைக் கொண்ட காடுகளையே இவ்விடங்களில் காணமுடிகிறது. பல இடங்களில் மண், நீரைத் தேக்கி வைத்துக் கொள்ளும் தன்மை இல்லாததனால் மழைக்காடுகளுக்குப் பதிலாக இலை யுதிர்க்கும் இயல்புடைய காடுகள் காணப்படுகின்றன. இம்மாதிரியான இலையுதிர்காடுகள் 80"-க்கும் குறைவான மழையளவு கொண்ட பகுதி களிலும் உண்டு. மழையளவுகளிலும், மண் வளங்களிலும் உள்ள வேறுபாடுகளுக்கேற்பப் பருவக்காற்று இலையுதிர் காடுகளின் தன்மை யும் மாறுபடுகிறது. தேக்குமரக் காடுகள் மழை அதிகமுள்ள பெகு யோமா, ஐராவதி வளைவிற்கு மேற்கேயுள்ள மேட்டு நிலங்கள், வடக்கு தெனசரிம், வடக்குத் தாய்லாந்து, லாவோஸிலுள்ள பாக்லே (Paklay)



படம் 3. தலைநில மண்டலம்: இயற்கைத் தாவரங்கள், விளை நிலங்கள்

ஆகிய அதிக மழையளவைப் பெறும் பருவக்காற்று மழை மண்டலத் திலேயே உள்ளன. மேலும், அடர்ந்த தேக்குமரக் காடுகள் வளர்ந்துள்ள இடங்களில் மிகுதியாகப் படிகப் பாறைகளே உள்ளன. வறண்ட மேனம் பள்ளத்தாக்கிலும் கம்போடியாவின் பெரும் பகுதியிலும் திறந்தவெளித் தாவர இயல்பே (open vegetation) காணப்படுகிறது. மேற்கூறிய பகுதிகளில் மூங்கில் காடுகளே சிறப்புடன் விளங்குகின்றன. உண்மையிலேயே வறண்ட மண்டலங்களான மத்திய பர்மாவிலும் கோராட் பீடபூமியிலும் முட்புதர்களே உள்ளன. மனிதக் குடியேற்றத் திற்கு முன்பு இப் பகுதிகளில் பருவக்காற்று மண்டலக் காடுகளே இருந்திருக்க வேண்டும் என்பது தெளிவு. தாய்லாந்தின் மத்தியப் பள்ளத்தாக்கிலும் கம்போடியத் தாழ்நிலங்களிலும் காடுகள் அழிந்து சவன்ன புல்வெளிப் பகுதிகள் தோன்றியதற்கும் இதையே காரண மாகக் கூறலாம்.

2. பர்மா யூனியன்

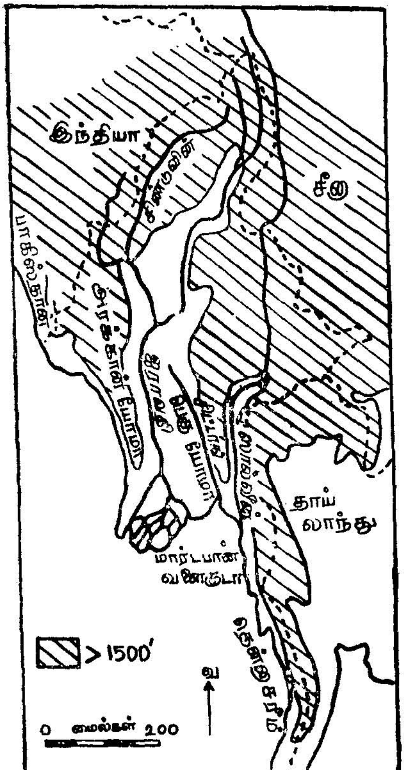
(அ) முன் குறிப்புகள்

பர்மா 261,760 சதுர மைல்கள் பரப்புள்ளதாய்த் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் அயன மண்டலத்தின் தலை நிலப்பகுதி (Main land) நாடுகளில் மிகப் பெரிய நாடாகத் திகழ்கிறது. 1958-ல் இங்கிருந்த மொத்த மக்கள் தொகை 20,255,000. நாட்டின் பரப்பிேனாடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால் இது மிகக் குறைவானதேயாகும். சராசரி மக்கள்தொகை நெருக்கம் சதுர மைல் ஒன்றுக்கு 78 ஆகும். பிற தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளை நோக்க இவ்வளவு மிகக் குறைவானதாகவே தெரிகிறது. [படம் 4]

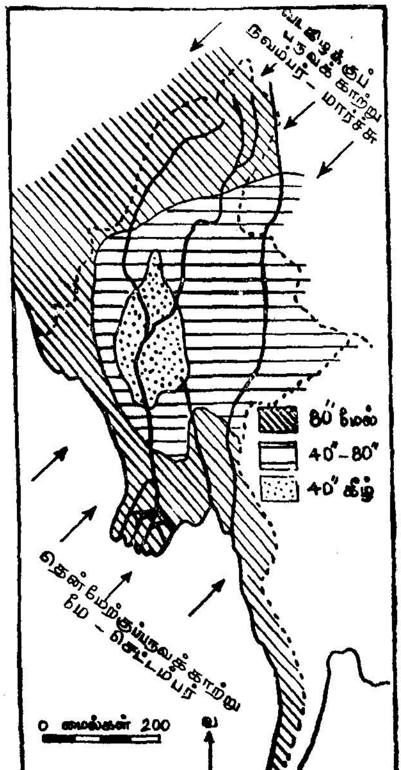
புறநிலத் தோற்றம்

தரைப்படத்தில் பர்மா எளிய அமைப்பு முறையுள்ள ஒரு நாடாகக் காட்சியளித்து, தெனசரீம் கடற்கரைத் துண்டினைத் தவிர்த்து, இதன் அரசியற்பகுதி கச்சிதமாக ஒழுங்குபடுத்தப்பட்டுள்ளது. ஐராவதி, சிண்டுவின், சிட்டாங் ஆறுகளினால் நீர் வடியச் செய்யப்பட்ட அமைப்பு அழுத்தத்தின் முக்கியப் பகுதியை உள்ளிட்ட மத்தியப் பட்டை (central belt) போன்றமைந்த பகுதியே மக்கள் வசிக்கும் பகுதியின் அச்சாக உள்ளது. இதன் நிலத் தோற்றமானது ஒரே சீராக அமையாமல் நீளவாட்டமாய் அமைந்த (Longitudinal) பல தொடர் குன்றுகளால் வேற்றுமைக்குள்ளாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இத் தடைகளினால் குறிப்பிட்ட தல மாறுபாடுகள் ஏற்பட்டிருப்பினும், பர்மாவின் உள்நாட்டிலுள்ள வறண்ட மண்டலத்திற்கும் கடற்கரையோரத்தை ஒட்டி அமைந்திருக்கும் பரந்த கழிமுகப் பிரதேசத்திற்குமுள்ள வேறுபாடுகளே பர்மாவைப் பிரதேச ரீதியில் வருணிப்பதற்கான அடிப்படையான இயல்புகளைக் கொடுத்துள்ளன. இவ்விரண்டு பகுதிகளும் பர்மாவின் மத்தியப்பட்டையின் பகுதிகளே. இவ்வாறாக 19° முதல் 23° வரையுள்ள அட்சரேகைகளுக்குள் அமைந்துள்ள ஆண்டிற்கு 40"க்கும் குறைவான மழைவீழ்ச்சியைப் பெறும் வறண்ட மண்டலம் மத்தியப்பட்டை

யின் பெரும்பான்மையான பகுதியைத் தழுவி நிற்கிறது (படம் 5 & 6). இதற்குத் தெற்கேயுள்ள சிட்டாங் பள்ளத்தாக்கையும் பெகுயோமா பகுதியையும் ஐராவதி கழிமுகப்பிரதேசத்தின் பகுதிகளாகவே ஒன்றுசேர்த்து, ஆண்டிற்கு 80முதல் 150"வரை கனத்த மழை பெய்யும் பெரும் பிரதேசமாகக் கூறலாம். வறண்ட மண்டலம், பர்மாவின் கலாசாரத்திற்கு உறைவிடமாகத் திகழ்கிறது. இம் மண்டலத்தின் தெற்குப்

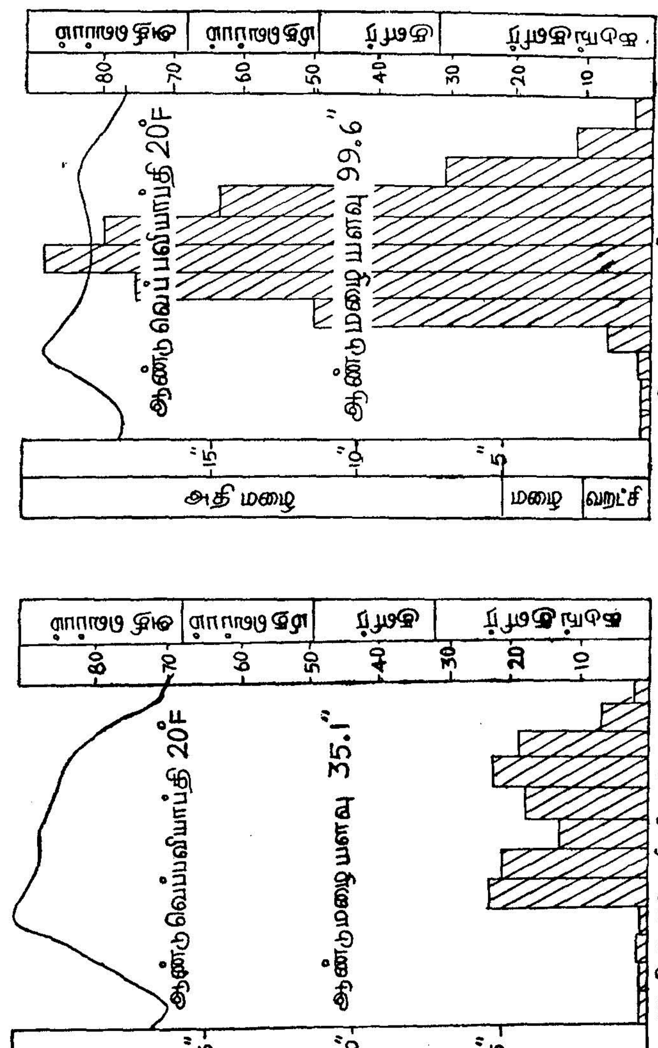


படம் 4. பர்மாவின்
இயற்கைத் தோற்றமும் நதிகளும்



படம் 5.
பர்மா—ஆண்டு மழையளவு

பகுதி கடற்கரைத் தாழ்நிலங்களை நோக்கிச் சரிவு கொண்டிருந்த போதிலும் ஏனைய பகுதிகள் டெர்ஷியரி காலத்து மடிப்பு மலைத் தொடர்களால்—அரக்கான் யோமா, நாகா மலைகள், சின் (Chin) குன்றுகள்—மேற்கிலும் வடமேற்கிலும் இந்தியத் துணைக்கண்டத்தினின்றும் வன்மையான முறையில் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. திபெத், யூனான் ஆகிய எல்லைகளிலிருந்து தெனசரீம் வரை நீண்டுள்ள, வரிசை போல்



படம் 6. மாண்டலே, இரங்கூன் நகரங்களின் வெப்பம்—மழையளவு பரவல்

அமைந்துள்ள பீடபூமிகள் வடகிழக்கிலும் கிழக்கிலும் சீனுவுக்கும் தாய் லாந்திற்கும் எதிராக இயற்கையான எல்லைப் பகுதிகளாக அமைந் துள்ளன. அரக்கானிலும் தெனுசரீமிலும் குறுகிய கடற்கரைச் சம வெளிகள் கரடுமுரடான சமமற்ற நீளவாட்டமாய் அமைந்த மேட்டு நிலங்களால் உள் நாட்டினின்றும் துண்டிக்கப்பட்டுள்ளன. உள்நாட்டிற்குச் செல்லும் வழியாக அமைவதில் இவ்விரண்டில் எதுவுமே கழிமுகப் பிரதேசத்திற்கு ஈடில்லை எனலாம். மேலும், இவ் விரண்டு பகுதிகளும் பர்மியரின் பண்பாட்டிற்கு உறைவிடமான மத்தியப்பட்டையினின்றும் ஒதுங்கியே அமைந்துள்ளன.

பர்மாவின் இனப் பரப்பியலில் (Racial geography), இதன் அகன்ற இயற்கைப் பிரிவுகள் பிரதிபலிப்பதைக் காணலாம். வறண்ட மண்டலம்—ஆற்றுப் போக்குவரத்தின் இயற்கையாய் அமைந்த மையம்—பர்மியருடைய முன்னேர்களின் முதலிடமாக இருந்தது. பின்னர் அவர்கள் கழிமுகப் பிரதேசத்திலும், அரக்கான், தெனுசரீம் ஆகிய கடற்கரை நிலங்களிலும் பரவினர்; என்றாலும், பெகு பிரதேசத்தி லுள்ள, இன்றும் குறிப்பிடத்தக்க முற்கால மக்கள் இனப்பிரிவைச் சேர்ந்த மான் (Mon) மக்களை முழுவதும் வெளியேற்றுவதில் பர்மியரு டைய முன்னேர்கள் வெற்றி பெற வில்லை. உடல் நிறத்தில் பர்மியர் களுக்கும் மான் மக்களுக்கும் மேற்போக்கான வேறுபாடுகள் இருப் பினும் மான் மக்களின் மொழி கம்போடியாவில் வழக்கிலுள்ள மொழி யோடு தொடர்புகொண்டிருப்பினும், பர்மாவின் முக்கியத் தாழ்நிலங் களில் வாழும் மக்கள்—பர்மன், அரக்கானியர், மான்—அனைவரும் சரித் திர காலத்திற்கு முன்பு பர்மாவை வந்தடைந்த பரியோயன் (Pareoan) இனத்தின் கிளையினங்களே. காலப்போக்கில் வந்தடைந்த பகுதிகளில் தரையியல் இயல்புகளின் வேறுபாடுகளால் இவர்களுடைய புற உடல் தோற்றத்திலும் பண்பாட்டிலும் சிறந்த வேறுபாடுகள் தோன்றின. எல்லோரும் பௌத்த மதத்தைத் தழுவியவர்களே.

மிக்க பிற்போக்குள்ளவர்களாயும், பொதுவாக புறச் சமயத்தைச் சார்ந்தவர்களாயும் உள்ள மலைகளில் வாழ்வாரோடு, கிழக்கு-மத்திய பீட பூமிகளிலுள்ள ஷாண் மக்களைச் சேர்த்து எண்ணப்படுவதைக்காட்டி லும், ஒவ்வொரு வகையிலும் மேற்கூறிய தாழ்நில மக்களின் பண் போடும், சமயத்தோடும், மொழியோடும் ஒத்திருப்பதால் ஷாண் மக்களைச் சமவெளிகளில் வாழும் மக்களோடு சேர்த்து எண்ணுவதே பொருத்தமாகும். ஷாண் மக்களைப் பொதுவாக 'மலைவாசிகள்' என்றே கூறுகிறார்கள். இவர்கள் பல்வகைப்பட்ட இனங்களையும் பண்பாடுகளை யும் தம்மிடத்தே கொண்டுள்ளனர். ஷாண் மாகாணத்தின் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள வா (Wa), பலொங் (Palunge) என்ற மக்கள் பிரிவினர், நிஸோயிட் (Nesiot) இனத்திற்குரிய கூறுபாடுகளைக் கொண்டுள்ளனர். மேற்கூறிய மக்கள் வசிக்கும் பகுதிக்குத் தெற்கே உள்ள பகுதிகளில்

கரன் (Karen) மக்கள் எண்ணிக்கையில் மிகுதியாக உள்ளனர். இவர்கள் ஷாண் மக்களுடன் மிகவும் நெருங்கியவர்களாகவே தென்படுவார்கள். கடந்த 150 ஆண்டுகளில் இவர்களில் பலர் கிறித்துவ மதத்தைத் தழுவியபோதிலும், விலங்குகளை இன்றும் தெய்வமாகத் தொழுகிருர்கள்.

மேற்கிலும், வடமேற்கிலும், வடகிழக்கிலும் உள்ள மற்ற மலைவாழ் இனக் குழுவினரை சின், நாகா, காசின் (Kachin) என்று கூறுவர். இம் மூன்று வகையினருள்ளும் பங்கோலிய இனக் கூறுபாடுகளே ஆதிக்கம் செலுத்துகின்றன. பர்மன்கள் (Burmans) 9ஆம் நூற்றுண்டில் சமவெளிக்குச் சென்று பரவுவதற்கு முன்பாக மேற்கூறிய இனத்தார்களிடையே வாழ்ந்தார்களென்றும், பின்னரே வறண்ட மண்டலத்தை அடைந்தனர் என்றும் அறிகிறோம். சமவெளிப் பகுதிகளை வந்தடைந்த இவர்கள் விவசாயத்தை மேற்கொண்டனர். மேட்டு நிலங்களில் வாழும் மலைவாசிகளின் மக்கள் வீத அதிகரிப்பு, அப்பகுதிகளில் வேளாண்மைக்குரிய நிலங்கள் இல்லாமையாலும் மலேரியா போன்ற அயன மண்டல வியாதிகள் பெரும்பான்மையாக மக்களைப் பீடித்ததினுலும் குறைவாகவே இருந்தது. சமவெளிகளிலோ வேளாண்மை சிறப்புற்றுப் பாசன முறைகள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு, மக்கள் தொகை காலப்போக்கில் விரைவாக வளர்ந்தது.

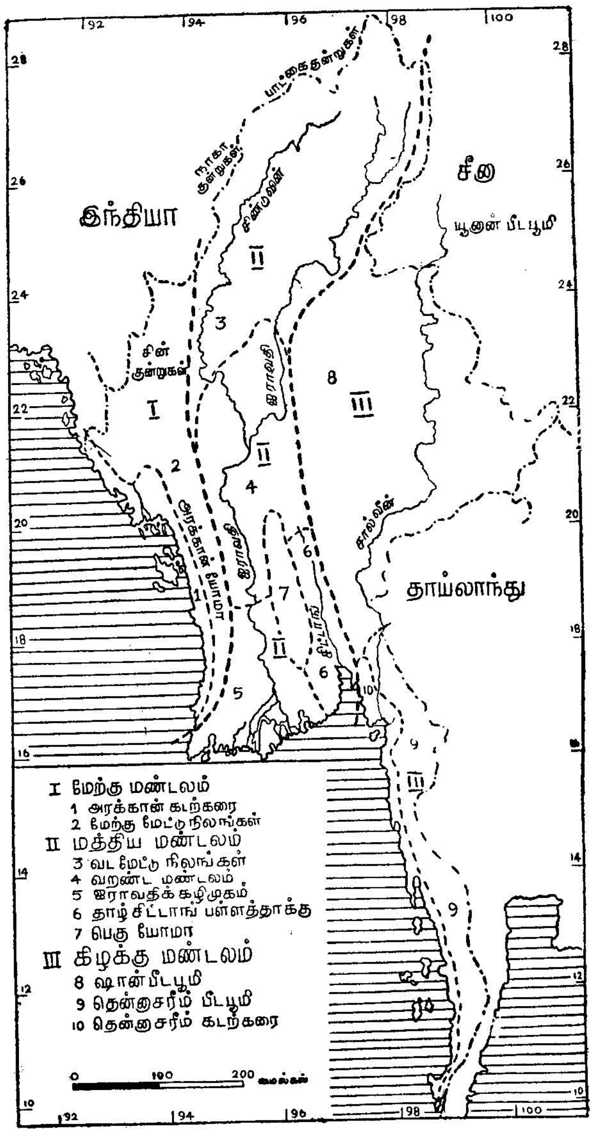
(ஆ) ஆங்கிலேயர் ஆட்சியில் பர்மாவின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம்

ஆங்கிலேய ஆதிக்கம் தொடங்குவதற்கு முன்பே பர்மாவின் வறண்ட மண்டலம் அந்நாட்டு மக்கள் பரவலின் கேந்திரமாகவும், அரசியல் அதிகாரத்திற்குத் தலைமைப்பீடமாகவும் இருந்தது. ஆவாவைத் (Ava) தலைநகராகப் பெற்றிருந்த வறண்ட மண்டலத்தின் அதிகாரம் அரக்கான், மான் பகுதிகளிலும் பரவியிருந்தது. அரக்கானை பர்மியர்கள் வென்றபோது செய்த கொடுஞ் செயல்களால் அங்கு வாழ்ந்த மக்கள் தொகை 1785-ல் இருந்த 500,000-லிருந்து 1824-ல் 100,000 ஆகக் குறைந்தது. இதைப் போன்றே பெகு பகுதி பர்மியர்களின் அதிகாரத்தின்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டபொழுது, ஆயிரக்கணக்கான பெகு மக்கள் ஸயாமிற்கு அகதிகளாக வெளியேறினர். எவ்வாறிருப்பினும், வறண்ட மண்டலமானது—பர்மா இராச்சியத்தின் முதல்மூலமாக இருந்த இராச்சியமானது—மிக உயர்ந்த முறையில் அமைக்கப்பட்ட அரசியல் பகுதியாகவே இருந்தது என்பதில் ஐயமில்லை. கழிமுகப் பிரதேசமும் வறண்ட மண்டலத்தின் ஆட்சிக்கு உட்பட்டே இருந்தபோதிலும் அப் பிரதேசத்தின் பெரும்பகுதி விவசாயத்திற்குகந்ததாக செய்யப்படவில்லை. தரையியல் ரீதியில், இன்றைய

பர்மாவின் பொருளாதார பலத்திற்குக் கழிமுகப் பிரதேசமே காரணம் என்பதைக் கவனிக்கும்பொழுது, வறண்ட மண்டலம், 18ஆம் நூற்றுண்டுத் தொடக்கத்திலிருந்து ஆங்கிலேயரின் ஆதிக்கம் வேரூன்றும் வரை—கழிமுகப் பிரதேசத்தைவிடப் பொருளாதார முக்கியத்துவம் கொண்டிருந்தது என்பது ஆச்சரியமாகவே தோன்றும். நிலையற்ற மழையினைக் கொண்டிருப்பதாயினும், வறண்ட மண்டலத்தைப் பர்மன்கள் தங்களுடைய முக்கியக் குடியேற்றப் பகுதியாகக் கொண்டதற்குக் காரணமில்லாமலில்லை. முதன்முதலில் பர்மன்கள் குடியேறிய பகுதி என்பதைத் தவிர, வறண்ட மண்டலம் சிறு அளவில் செய்யப்படும் நீர்ப்பாசனத்திற்கு வசதியுள்ளதாக இருந்தது. பள்ளத்தாக்குகளிலிருந்தும், மலைகளை அடுத்துள்ள நிலத்திலிருந்தும் பெறும் தண்ணீர் நீர்ப்பாசனத்திற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டது. மேலும், இங்குள்ள தாவரம் மிக எளிதாக அகற்றப்பட்டது. மண் வகைகளும், கழிமுகப் பிரதேசத்தைக் காட்டிலும் எளிய முறையில் பயிர்த் தொழிலுக்கு உதவின. மழைகாலத்தில் சுழிகளுடன் கூடிய வெள்ளத்தோடும், காடுகளால் சூழப்பட்ட சதுப்பு நிலங்களோடும் கூடிய கழிமுகப் பிரதேசத்தைப் பயிர்த் தொழிலுக்கேற்ப மாற்றி அமைப்பதற்குத் தேவையான ஆற்றலோ, அனுபவமோ வறண்ட மண்டல ஆட்சியாளர்களிடம் இல்லாததனுல், மக்கள் கழிமுகப் பிரதேசத்தை வேளாண்மைக்குப் பயனற்றது என்றே கருதினுர்கள்.

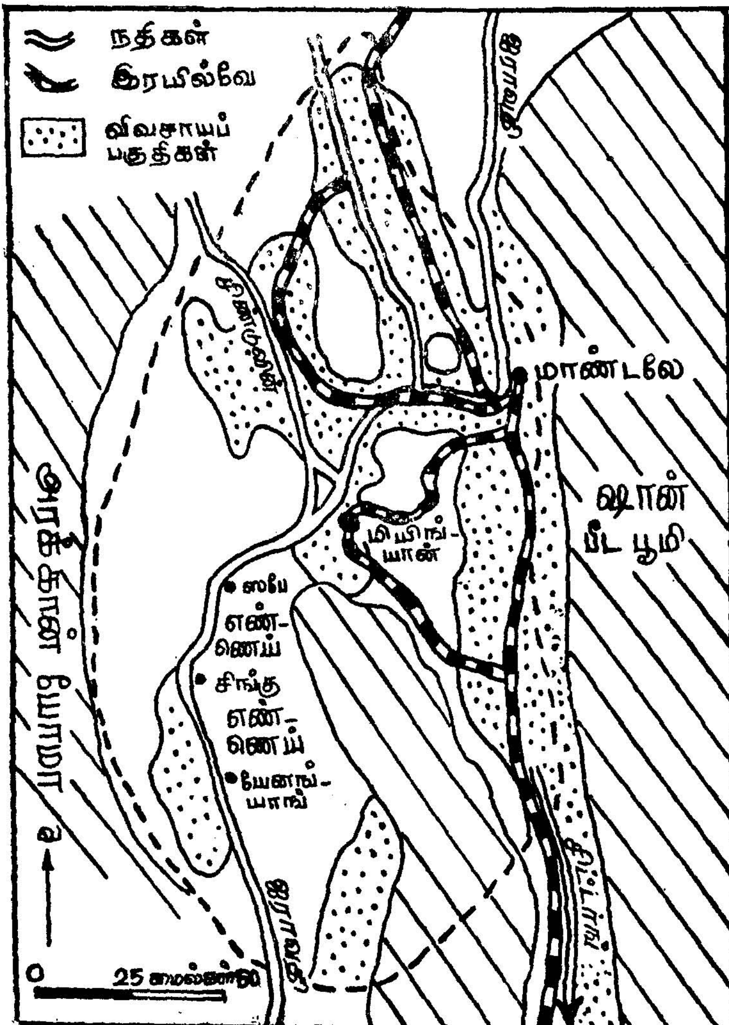
வறண்ட மண்டலத்தின் வழியாக (படம் 7) ஐராவதி ஓடுகிறது என்றுலும், காலனி ஆட்சி ஏற்படுவதற்கு முன்பு இந் நதியைக் கட்டுப்படுத்தி விவசாயத்திற்குப் பெருமளவில் பயன்பட எந்த விதமான கடுமையான முயற்சியும் பர்மியர்கள் செய்யவில்லை. ஆனுல், அவ்வாற்றினுடைய பருவகால வெள்ளங்களுக்குட்பட்ட வெள்ளச் சம நிலங்களில் நெல் பயிராக்கப்பட்டு வந்தது. பர்மாவின் முதல் அரசரான அனவ்ரதா (Anawradha) என்பவர் காலத்தில் பல அணைக்கட்டுகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டன என்று வரலாற்றுமூலம் தெரியவருகிறது. இவைகளில் முக்கியமானவை கியௌக்ஸி (Kyaukse) அருகிலிருப்பவை.

வடக்கேயுள்ள மின்பு மாவட்டத்திலுள்ள நீர்ப்பாசன வசதிகள் 11–12ஆம் நூற்றுண்டுகளில் கரன் மக்களால் ஏற்படுத்தப்பட்டன என்றும் தெரியவருகிறது. ஷிவேபோ (Shevebo)வுக்கு வடக்கேயுள்ள மூன்று பள்ளத்தாக்கிலும் விவசாயம், நீர்ப்பாசனத்தை நம்பியே இருந்தது. அகன்று விரிந்த பாசனத்திற்குக்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்ட இம் மூன்று பகுதிகளைத் தவிர்த்து, வறண்ட மண்டலத்தில் எண்ணற்ற சிறு சிறு கிராமிய நீர்ப்பாசன முறைகளும் பயன்படுத்தப்பட்டன. மழைவீழ்ச்சியின் அளவு குறைவாக இருந்ததால் ஒருசில பகுதிகளில் நீர்ப்பாசனத்தின் துணை கொண்டு நன்செய் நிலங்களில் நெல் (wet paddy cultivation) விளைவிக்கப்பட்டது என்றுலும், வறண்ட மண்ட



படம் 7. பர்மாவின் இயற்கைப் பிரதேசங்கள்

லத்தின் பெரும்பகுதியின் வானம் பார்த்த பூமியிலேயும் (dry lands) நெல் பயிராக்கப்பட்டது. இவ்வாறு நன்செய், புன்செய் ஆகிய இருவித நெல் பயிர் முறைகளும் தென்கிழக்கு ஆசியாவில் இப் பகுதி ஒன்றில்



படம் 8. பர்மாவின் வறண்ட மண்டலம்

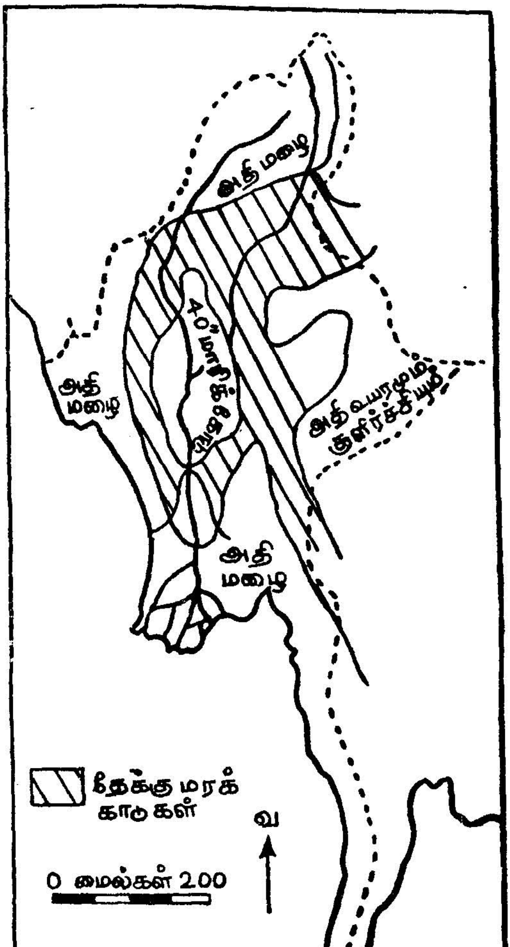
மட்டும்தான் கையாளப்பட்டது. மேலும், தினை, பட்டாணி, பருப்பு வகைகள், பலவகை எண்ணெய் வித்துகள் ஆகியவை பர்மியருடைய பயிரிடும் பொருள்களில் இடம் பெற்றன (படம் 8).

கழிமுகப் பிரதேசத்தில் சிறிய அளவிலேயே நெல் பயிரிடப்பட்டாலும், வறண்ட மண்டலத்தின் பற்றுக்குறையை ஈடுசெய்வதற்கு அது பயன்பட்டது. ஆகவே, இப் பிரதேசத்தின் உபரி அரிசியை அன்னிய நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதை வறண்ட மண்டலத்திலிருந்து பர்மாவை ஆட்சி செய்த மான் அரசர்கள் அனுமதிக்கவில்லை.

கழிமுகப் பிரதேசம் புத்துயிர் பெறுகிறது

1824–26-ல் முதல் பர்மிய யுத்தத்திற்குப் பின்பு, பர்மாவில் முதன் முறையாக ஆங்கிலேயர்கள் கைப்பற்றிய இடங்களில் தெனசரீம், அரக்கான் கடற்கரைப் பகுதிகள் அடங்கி யிருந்தன. இவ்விரண்டு பகுதிகளும் பொருளாதார அளவைக் காட்டிலும் அரசியல் சூழ்ச்சிக்கான அமைப்புகளால் முதலில் மதிப்பிடப்பட்டன. பின்பு பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான சட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன. இதனால் 1830-க்கும் 1855-க்கும் இடையே அரக்கானில் அரசி விளையும் நிலம் 66,000 ஏக்கரிலிருந்து 350,000 ஏக்கர்களுக்கும், தெனசரீமில் 40,000 ஏக்கரிலிருந்து 180,000-க்கும் பெருகின. ஆங்கிலேய ஆட்சியின் ஆரம்ப காலத்திலேயே அரிசி ஏற்றுமதிக்கிருந்த தடைகள் நீக்கப்பட்டன. மேற்கூறிய இரண்டு இடங்களின் மொத்த அரிசி விளைவு 1840-ல் 73,000 டன்களிலிருந்து 1855-ல் 162,000 டன்களாகப் பெருகிற்று. மௌல்மின் (Moulmein) மாவட்டத்திலிருந்து (படம் 9.) ஏற்றுமதி செய்யப்படும் தேக்கின் அளவும் அதிகரிக்கப்பட்டது. மேற்கூறிய புள்ளிவிவரங்கள் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அடிகோலினாலும், இரண்டாம் பர்மிய யுத்தத்துக்குப்பின்புதான் (1852) மிகப்பெரிய அளவில் மாற்றங்கள் தோன்றின எனலாம். ஆங்கிலேயர் ஆட்சியின்கீழ் வருவதற்கு முன்பு மக்கள் பரவல் குறைந்த பகுதியாகவே கழிமுகப் பிரதேசம் இருந்தது. இப் பகுதியில் பெகுயோமாவில் உள்ள தேக்குமரக் காடுகளைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர வேறு எவ்விதமான பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் கழிமுகப் பிரதேசங்கள் பயன்படுத்தப்படவில்லை. பின்பு ஆங்கிலேயர், லங்காஷைர் (Lancashire) துணிகளைப் பெருமளவில் பர்மாவில் விற்பனையிட முயன்றதால், அங்குள்ள சுதேசிய மக்கள்தொகையின் பண வருவாயைப் பெறுவதற்கு ஏதேனும் வழிவகைகள் செய்யவேண்டிய இன்றியமையாமை ஏற்பட்டது. இந்தச் சூழ்நிலையில்தான் கழிமுகப் பிரதேசமானது எவ்வாறு நெல் உற்பத்திக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டுப் பெரிய ஏற்றுமதிப் பிரதேசமாக மாற்ற முடியும் என்பது தெரியவந்தது. அமெரிக்க உள்நாட்டு யுத்தத்தின்போது கரோலினா மாகாணத்திலிருந்து அரிசி ஏற்றுமதி தடைப்பட்டுப் போனதலாலும், சூயஸ் கால்வாய் திறக்கப்பட்டு ஐரோப்பாவுக்கும் ஆசியாவிற்கும் குறுகிய நீர் மார்க்கம் ஏற்படுத்தப்பட்டதாலும் ஆங்கிலேயர் பர்மாவின் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் நெல்லைப் பணப் பயிராகப் (cash crop) பெருமளவில் விளைப்பதற்கு முற்பட்டார்கள். இதன் பயனாக ஆங்கிலேயர் ஆதிக்கத்

திற்குட்பட்ட கீழ்பர்மாவில் (Lower Burma)—அரக்கான், தெனசரீம், பெகு மாகாணம், கழிமுகப் பிரதேசம் ஆகியவற்றில்—நெல் விளையும் நிலத்தின் பரப்பு 1880-ல் 3,102,000 ஏக்கர்களாக உயர்ந்தது. சுமார் 2,000,000 ஏக்கர் விஸ்தீரணமுள்ள புதிய நிலங்கள், இதுவரை



படம் 9. பர்மா : தேக்கு மரக் காடுகள்

வேளாண்மைக்குப் பயன்படாமல் இருந்த நிலங்கள், கழிமுகப் பிரதேசத்தில் முதன்முதலாக நெல்விளைச்சலுக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டன. 1869-க்குப் பிறகு, கீழ்பர்மாவின் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாக, அரிசி தேக்கின் இடத்தைப் பெற்றது. அரக்கானுக்குப் பதிலாகக் கழிமுகப்

பிரதேசம், ஏற்றுமதிக்காகப் பயிராக்கப்பட்ட நெற்பயிரின் மூல இடமாகச் சிறப்படைந்தது. அடுத்த இருபது ஆண்டுகளில், பர்மா விற்கு அண்டையிலுள்ள ஆசிய நாடுகளின், குறிப்பாக இந்தியாவின் அரிசித் தேவை மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளின் தேவையைவிடப் ப மடங்கு அதிகரித்ததால், டெல்டாவில் விளையும் நெல் பெருமளவில் ஏற்றுமதி செய்யச் சூழ்நிலைகள் உருவாகின. இருபதாம் நூற்றுண்டின் முற்பகுதிவரை தொடர்ந்து அரிசி இரங்கூன் வழியாக, ஆங்கிலேயர் களின் கப்பல்களின்மூலம் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

கழிமுகப் பிரதேசத்தைப் பயன்படுத்தும் வகையில் ஊக்கமளிப்ப தற்காக, ஆங்கிலேயர் தொடக்கத்தில் நிலங்களை உழவர்களுக்கு உரிமையாக்கும் முறையை ஏற்படுத்த நினைத்து, குடும்பம் ஒன்றுக்கு 15 ஏக்கர் வீதமாக நிலங்களை இலவசமாக அளித்தனர். எதிர்காலத்தில் ஏற்படும் நல்ல அறுவடைகளை நம்பியும், வாழ்க்கைத்தரம் உயர அனு கூலமாக உள்ள சூழ்நிலைகளைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள எண்ணியும், பலர் நிலையான வாழ்க்கையை அளிக்கத் திறனில்லாத வறண்ட மண்ட லத்திலிருந்து கழிமுகப் பிரதேசத்தில் குவியலாயினர். தொடர்ந்து வந்த மக்களின் இடப்பெயர்ச்சியின் காரணமாக, கழிமுகப் பிரதேசம் பர்மாவிற்குள்ளேயே மக்கள்தொகை நெருக்கம் மிகுந்த பகுதியாக ஆயிற்று.

கழிமுகப் பிரதேசத்தைச் சிறந்த முறையில் நெல் சாகுபடிக்கு ஏற்ப அமைப்பதில் பல்வேறு மாற்றங்களைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டி யிருந்தது. வறண்ட மண்டலத்தைப்போல் நெல் விளைச்சலுக்குப் பாசனவசதி தேவையில்லை என்றலும்—தேவைக்கு மீறிய அளவு மழை வீழ்ச்சியை கழிமுகப் பிரதேசம் பெற்றிருந்ததால்—உபரித் தண்ணீரைக் கட்டுப்படுத்தல் அவசியமாயிற்று. குறிப்பாக ஜூலை, ஆகஸ்ட் மாதங் களில், ஏறக்குறையக் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் பருவக்காற்று மழை தொடங்கிய இரண்டு மாதத்திற்குப் பிறகு ஐராவதியில் ஏற்படும் வெள்ளப் பெருக்கிஞல் உண்டாகும் சேதங்களிலிருந்து வேளாண்மைக் குரிய நிலங்களைக் காப்பாற்ற வேண்டியதன் அவசியத்தை ஆங்கிலேயர் மிக விரைவிலேயே உணர்ந்தனர். ஆங்கிலேய மராமத்து இலாகா இந்தியாவிலிருந்து கொண்டுவரப்பட்ட இந்தியக் கூலிகளின் துணை யுடன், முக்கிய ஆறுகளின் கரைகளை ஒட்டியும், அவற்றின் துணை யாறுகளின் கரைகளை ஒட்டியும் உயர்ந்த எடுப்பான கரைகளை (bunds) அமைத்தனர். இதன் பிறகு குடியேற்றம் பெருமளவில் தொடங்கியது.

பெருமளவில் பயிர் விளைச்சலுக்குக்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்ட கழிமுகப் பிரதேசத்தில் ஒரு புதிய பயிர் முறை, தென்கிழக்கு ஆசிய மக்களால் இதுகாறும் கடைப்பிடிக்கப்படாத முறை புகுத்தப்பட்டது. கழிமுகப் பிரதேசத்தில் புதிதாகக் குடியேறியவர்கள் நெல் பயிரிடுதலை

வருவாய்க்கான ஒரு வாய்ப்பாகவே கருதியதால், பழங்கள், காய்கறிகள் பயிரிடுதலைத் தவிர மற்றப் பயிர் வகைகளை அறவே ஒதுக்கி நெல் விளைத்தல் ஒன்றினையே முக்கியமாகக் கொண்டார்கள். 1939-ல் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் பயிர்செய்யும் பகுதிகளில் 90% நெல் விளையும் பகுதிகளாயுள்ளன. நெற்பயிர் செய்யப்பட்ட முறையைப் பற்றிச் சற்று விரிவாகக் காண்போம். இங்குக் கடைப்பிடிக்கப்பட்ட பயிர் முறைகள் ஏப்ரல் மாதத்தை விவசாய ஆண்டின் ஆரம்பமாகப் பெற்று, நிலங்களைப் பிரித்துக்காட்டும் கரைகளைச் (பரப்புகளை) சீர்படுத்தல், மிகுதியான நீர் நிலங்களில் புகாவண்ணம் நீர் வழியும் கால்வாய்களை ஒழுங்குபடுத்தல் ஆகிய தொழில்களைத் தொடக்கத்தில் கொண்டிருந்தன. எருமை அல்லது எருது இழுக்கும் எளிய ஏர்க்கால்களையும், பரம்படிக்கும் பலகைகளையும் மே மாதத்தில் மழை பெய்தவுடன் பயன்படுத்தத் தயார் செய்தார்கள். 10 அல்லது 20 ஏக்கர்கள் உள்ள மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{10}$ பங்கோ அல்லது அதற்கு சற்றுக் குறைவாகவோ உள்ளவை நாற்றங்கால் நிலங்களாகப் பயன்படுத்தப்பட்டன. நாற்றங்கால் நிலங்களின் மண்வளத்தைப் பெருக்க விலங்கு எரு பெருமளவில் பயன்படுத்தப்பட்டது. இதர பகுதிகளில் இவ்வெரு சிறிதளவே உபயோகிக்கப்பட்டது. இம் முறையினால் ஆற்றின் இரு புறங்களிலும் உள்ள, ஆண்டுதோறும் புது வண்டல் மண்படிவைப் பெறும் நிலங்கள் தவிர மற்றவை காலப்போக்கில் மண்வளத்தில் குன்றின. நாற்றங்கால் நிலங்கள் ஒரு முறை உழப்பட்டுத் தரைப்பரப்பு மிகவும் மேன்மையும் வழவழப்பும் கொள்ளும் வகையில் 8 அல்லது 10 முறைகள் பரம்படிக்கப் படுகின்றன. களைகள் அகற்றப்பட்டு நாற்றங்கால் நிலங்களில் தேங்கியுள்ள நீரை வடியச்செய்த பிறகு, இந் நிலங்களில் நெல் விதைக்கப்படுகிறது. 3 அல்லது 4 நாட்களுக்குப் பின்னர் அந் நிலங்களில் சற்றேறக் குறைய 1" உயரத்திற்குத் தண்ணீர் தேக்கப்பட்டது. அடுத்த 5 அல்லது 6 வாரங்களில் பயிர்களின் வளர்ச்சிக்கேற்ற வகையில் தேங்கும் தண்ணீரின் உயரம் படிப்படியாக உயர்த்தப்பட்டது. நாற்றுகள் 18" உயரம் வளர்ந்தபின், முக்கிய நிலங்களில் நடுவதற்குரிய நிலையை அடைகின்றன.

இதற்கிடையில் முக்கிய நிலங்கள் நாற்றங்கால் நிலங்களில் காட்டப்பட்ட அத்துணை அக்கறையுடன் தயார்செய்யப்படாவிடினும், ஓரளவு உழப்பட்டுப் பரம்படிக்கப்பட்டன. நாற்று நடுதல் தொழிலாளர்களைக் கொண்டு பெருஞ் செலவில் செய்யப்பட்டது. இவர்களில் பெரும்பான்மையோர் பெண்களேயாவர். மண்ணின் செழிப்பிற்கேற்ப ஒரு சதுர அடிக்கு 3 முதல் 10 வரை நாற்றுகள் நடப்பட்டன. இதற்குப் பின்னர் வளரும் பயிர்கள் தண்ணீரில் மூழ்கி அழுகிப்போகாமலும் அல்லது போதுமான அளவு தண்ணீரில்லாது இருப்பதற்கான 5 நிலங்களில் தண்ணீர் அளவை ஒழுங்குபடுத்தும் வேலையைத் தவிர்த்து அறுவடைக் காலம்

வரை செய்யப்படவேண்டிய மற்ற வேலைகள் ஒன்றும் இல்லை. கழிமுகப் பிரதேசத்தில் அறுவடைக் காலமான நவம்பர் டிஸம்பர் காலங்களில்—தானியக் கதிர்களெல்லாம் முற்றிய பின்னரும் முக்கிய மழைகள் பெய்து முடிந்த பல வாரங்களுக்குப் பிறகும் அறுவடை செய்யப்பட்டது. அறுவடைக்கு முன்னால் நிலங்களில் தங்கும் நீரை வடியச் செய்து நிலங்களை உலருமாறு செய்யத் தேவையிருந்தது. அறுவடை கூலிகளைக் கொண்டே செய்யப்பட்டது. ஜனவரியின் தொடக்கத்தில் அறுவடை செய்யப்பட்ட நெல் ஆலைகளுக்கு அனுப்பப்பட்டது. அறுவடையில் சுமார் 20% தான் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் தேவைக்காகப் பயன்படுத்தப் பட்டது. எஞ்சியுள்ள பகுதி உபரி விற்பனைப் பொருளாக பர்மாவின் இதர பாகங்களுக்கோ அல்லது கடல் வழியாகப் பிற நாடுகளுக்கோ ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. குறிப்பாக, ரங்கூன், பஸ்ஸீனில் (Bassein) மிகப் பெரிய அரிசி ஆலைகள் ஐரோப்பியக் கம்பெனிகளால் அமைக்கப் பட்டிருந்தன. எனினும், இந்த நூற்றாண்டில் நெல் விளையும் பகுதிகளில் உள்ள சாலைகள், இருப்புப்பாதைகள், நீர்வழிகள் ஆகியவற்றின் அருகில் பல சிறிய ஆலைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டன. 1941-ல் சுமார் 700 சிறிய ஆலைகள் இருந்தன. இவ்வாலைகளில் பெரும்பாலானவை பர்மியர்கள், இந்தியர்கள், சீனர்கள் ஆகியோருக்குச் சொந்தமாக இருந்தன. இவ்வாலைகள் ஐரோப்பியருக்குச் சொந்தமான பெரிய ஆலைகளைப்போலவே நீராவியினால் இயக்கப்பட்டன.

வறண்ட மண்டலத்திலிருந்து வந்த பர்மியர்களால் மட்டுமன்றி மேட்டு நிலங்களினின்று வந்து குடியேற்றம் செய்தவர்களுள் பெரும் பான்மையராலும்—சிறப்பாக, கரென், ஷாண் மக்களாலும் கழிமுகப் பிரதேசம் சிறந்த வேளாண்மைப் பிரதேசமாக மாற்றப்பட்டது. தொடக்கத்தில் இந்தியர்களும் உதவியிருக்கிறார்கள். ஆரம்ப நிலைகளில் இந்தியர்கள் அங்குக் குடியேறினர் என்றாலும், பர்மிய நிலக்கிழார்கள் பருவத்திற்கேற்ப வேலைக்கு வைத்துக்கொள்ளும் தொழிலாளர்களாகவே இந்தியர்கள் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டனர். காலப்போக்கில் நெற்பயிர் விளைத்தலில் கொள்ளவேண்டிய முறைகளிலும், விற்பனை செய்வதிலும், பணமுதலீடு செய்வதிலும் இந்தியரின் பங்கு ஓங்கிற்று. இந்த வகையில் குறிப்பிடும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவர்களாகத் தமிழ் நாட்டிலிருந்து வந்த செட்டிமார்கள் செல்வாக்குடன் இருந்தனர். இவர்கள் ஊழல்களற்ற பர்மிய உழவர்களிடத்தில் வட்டிக்குப் பணம் கொடுக்கும் முயற்சியில் மிகுதியான வாய்ப்புகளைப் பெற்றார்கள். 1908 வரை, அதாவது, நெல் பயிரிட்டுப் பொருளாதார வளம் பெருகியவரை, இம்மாதிரியான முதலீடுகள் உழவர்களுக்கும் லேவாதேவிக்காரர்களுக்கு மிடையில் எந்தவிதமான சச்சரவுகளையும் ஏற்படுத்தவில்லை. செட்டியார்கள், பணக்கார பர்மியர்கள் ஆகியோர் கொடுத்துவந்த கடன்கள் நிலங்களைச் சீர்படுத்தி உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு உரிய தூண்டு

கோல்களாக இருந்தன. 1931-ல் அதாவது, தொடர்ந்து ஏற்பட்ட பொருளாதார நெருக்கடியின்போது (Depression), பெரும்பான்மை யான நிலங்கள் வட்டிக்கு விடுவோர்களின் உடைமைகளாயின. நேரடி யாக விவசாயத்தில் பங்குகொள்ளாத லேவாதேவிக்காரர்கள் விவசாயத் திற்குப் பயன்பட்ட நிலங்களில் 56%-க்கு உரிமையாளர்களாயினர். இதைத் தவிர இந்தியக் குடியேற்றத்திற்கு 1937 வரை யாதொரு தடை யும் செய்யப்படாததால், சட்டம், மருத்துவம், பொறியியல் ஆகிய தொழில் துறைகளிலும் இந்தியர்களின் செல்வாக்கு வளர்ந்தது. வேலை தேடி வந்த இந்தியர்களில் பெரும்பான்மையோர் நிலங்களில் கூலி வேலை செய்பவராகவும், கப்பல் துறைகளிலும், ரெயில்வே நிலையங்களி லும், சுரங்கங்களிலும் தொழிலாளர்களாகவும் பணியாற்றினர். தாய் நாட்டைவிட பர்மாவில் பெறக்கூடிய ஊதியங்கள் இந்தியத் தொழிலா ளர்களைப் பெரும் அளவில் ஈர்த்தன. இதன் விளைவாக 1924-க்குப் பிறகு உலகத்திலேயே அதிக அளவில் அன்னிய மக்களைக் கொண்ட துறை முகமாக இரங்கூன் பல ஆண்டுகள் இருந்துவந்தது. 1930-ல் ஏற்பட்ட நெருக்கடிக்குப் பிறகு தமிழ்நாடு, பீஹார், ஒரிஸ்ஸா, பெங்கால் ஆகிய மாகாணங்களிலிருந்து இரங்கூன் நகரத்தில் குடியேறிய இந்தியர் களின் தொகை வளர்ந்து, 1941-ல் 1,000,000 ஆக உயர்ந்தது.

இந்தியாவுக்கு சமீபத்திலுள்ள அரக்கான் கடற்கரைப் பகுதியில் இந்தியர்கள் ஓரளவு இருந்தபோதிலும், கழிமுகப் பிரதேசத்தில்தான் இந்தியர்கள் பெருமளவில் குழுமியிருந்தனர். இவர்களைத் தவிரச் சிறுபான்மையினராகச் சீனர்களும் பர்மாவில் குடியேறினர். 1931-ல் சீனர்களின் எண்ணிக்கை 194,000. இந்தியர்களைப் போலவே சீனர் களும் வியாபாரிகளாகவும், ரெயில்வே நிலங்களில் தொழிலாளர்களாக வும், தெனஸரீம் வெள்ளீயச் சுரங்கங்களில் தொழிலாளர்களாகவும் பணி யாற்றினர்.

1870 வரை வறண்ட மண்டலத்தைக் காட்டிலும் மக்கள் தொகையி லும், பொருளாதார வளர்ச்சியிலும் குறிப்பிடும்படியாகப் பின்தங்கிய பகுதியாகவே கழிமுகப் பிரதேசம் இருந்தது. ஆனால், அடுத்த 70 ஆண்டு காலத்தில் (1870–1941) ஆங்கிலேயர் ஆட்சியின்கீழ்க் கடைப் பிடிக்கப்பட்ட குடியேற்றக் கொள்கையினாலும், பெருமளவில் நெல்லைப் பணப்பயிராக விளைப்பதற்குத் தகுதியான பகுதியாக கழிமுகப் பிரதேசத்தை மாற்றியமைக்க அனுசரிக்கப்பட்ட முயற்சிகளாலும், கழிமுகப் பிரதேசமானது பொருளாதார ரீதியில் பர்மாவின் தலைசிறந்த பகுதியாக மாறியது.

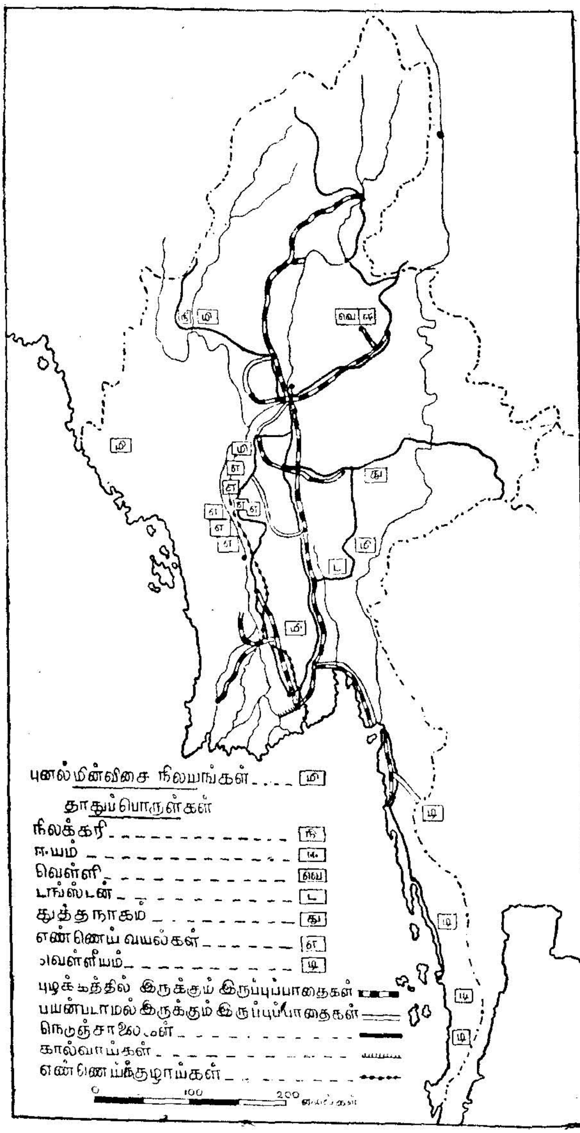
இதற்கிடையில் மூன்றும்பர்மியப் போருக்குப்பின்பு, மேல் (Upper), கீழ் பர்மா (Lower Burma) 1886-ல் ஒரே பிரிட்டிஷ் இந்திய மாகாண மாக இணைக்கப்பட்டது. 1890-ல் பர்மிய அரசர்களுக்கு மானியங்களாக

இருந்த ஷான் இராச்சியமும் ஆங்கிலேய அரசாட்சியின்கீழ்க் கொண்டு வரப்பட்டது. இப் பகுதியும், வடக்கிலும் மேற்கிலும் எஞ்சியிருந்த மேட்டு நிலங்களும் பொருளாதார ரீதியில் முன்னேற்றமில்லாமல் இருந்ததால், 'பிற்போக்குப் பகுதிகள்' என்ற தனி' அந்தஸ்துடன் பரிபாலனம் செய்யப்பட்டன. இவ்வாறு அன்னிய ஆட்சியில் பர்மா வின் எல்லாப் பகுதிகளும் ஒன்றுசேர்க்கப்பட்டு பர்மா ஒரு நவீன அரசியல் தொகுதியாக எழுச்சி பெற்றது. ஆங்கிலேயர்களின் தலைமை யிடமாக முதலிலிருந்தே இருந்துவந்ததாலும், நாட்டினுடைய தலை சிறந்த துறைமுகமாகப் பல்லாண்டுகளாக இருந்தமையாலும், இரங் கூன் புதிய பர்மாவின் தலைநகரமாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது.

ஒழுங்கற்ற வடிகால் நிலங்களையும் (imperfect drainage), அதிக அளவில் மண்படிவையும் கொள்ளும் ஐராவதி, சிட்டாங் நதியின்மீது இரங்கூன் அமைக்கப்படவில்லை என்று முன்பே குறிப்பிடப்பட்டது. பெகுயோமாவின் ஓர் உயரமற்ற மலைநீட்சியின் (spur) தென் கோடி யில், பெகு, ஹெய்லாங் என்ற ஆறுகள் ஒன்றுகூடுமிடத்தில், கடலி லிருந்து 26 மைல்களுக்கப்பால் இரங்கூன் அமைந்துள்ளது. தான் அமைந்துள்ள இடத்தின் மகிமையால், ஐராவதி, சிட்டாங் பள்ளத் தாக்குகளின் உபரி தானியங்களை ஏற்றுமதி செய்யும் பர்மாவின் பல பகுதிகளின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் துணைபுரியும் துறைமுகமாகப் பணியாற்றுவதில் தனக்கு ஈடுஇணை இல்லாத நகரமாக இரங்கூன் வளர்ந்தது. 1891-ல் 176,583 மக்களைக் கொண்ட இரங்கூன் 1931-ல் 400,415 மக்களைப் பெற்றிருந்தது.

மத்திய பர்மாவில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள்

கழிமுகப் பிரதேசத்தின் வேகமான பொருளாதார வளர்ச்சியைப் பிரதிபலிக்கும்வகையில் அதன் மக்கள்தொகையும் வளர்ந்தது. ஆனால், வறண்ட மண்டலத்திலும், மேட்டுநிலப் பாங்கான பகுதிகளிலும் பொருளாதார வளர்ச்சியின் நடையானது மெதுவாகவே நகரத் தொடங் கியது. வறண்ட மண்டலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சி தடைப்பட்ட தற்குப் பல காரணங்களைக் கூறலாம். ஒருவகையில் பர்மா இராச்சியத் தின் மிகப் பழமைவாய்ந்த இப் பகுதியின் வளங்கள் பல நூற்றுண்டு களாகப் பயன்படுத்தப்பட்டுவந்ததால், புதிய பொருளாதார வளர்ச் சிக்குரிய சூழ்நிலைகள் இல்லாமல் இருந்தது. பிறிதொரு வகையில் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் பகட்டான வளர்ச்சியானது வறண்ட மண்ட லத்திலுள்ள மக்களை ஈர்த்தது. மக்கள் பெருமளவில் வறண்ட மண்ட லத்தைவிட்டு வெளியேறிக் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் குடிபுகுந்தார்கள். (மாண்டலே 1891-ல் 170,071 மக்கள்தொகையையும், 1931-ல் 134,950 மக்கள்தொகையையும் கொண்டிருந்தது.)



படம் 10. பர்மாவின் தாதுப்பொருள் வளங்கள்

ஒரே விதமான பயிர் ஏற்றுமதிக்காக விளைக்கப்படும் பகுதியாக (mono-crop region) கழிமுகப் பிரதேசம் மாற்றப்பட்டதால், தேவைக்கும் மீறிய நெல் விளைவிக்கப்பட்டது. உபரி அரிசி ஓரளவுக்கு வறண்ட மண்டலத்தின் தேவையையும் பூர்த்தி செய்ததால், வறண்ட மண்டல உழவர்கள் சிசாமம் (seasamum), நிலக்கடலை, பருத்தி ஆகிய பணப் பயிர்களைப் பயிர்செய்ய முயன்றனர். இம் முயற்சியில் வெற்றியடைந்ததால், நெல் விளையும் நிலங்கள் பல இப் பணப்பயிர்களை மேற்கொள்ள ஆரம்பித்தன. பருத்தி உள்நாட்டு ஆலைகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ததோடு ஜப்பானுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

மத்திய பர்மாவின் மிக முக்கியமான ஏற்றுமதிப் பொருள் மண்ணெண்ணெய் (பெட்ரோலியம்) ஆகும் (படம் 10). சிறிய அளவில் படிவுகள் கொண்ட எண்ணெய்க் கிணறுகள் இங்குள்ளன. இவை வியாபாரத்திற்காக மிகச் சிறந்த அளவில் 1886-ல், அதாவது, பர்மா ஆயில் கம்பெனி ஏற்படுத்தப்பட்டபோது பயன்படுத்தப்பட்டன. 1904-ல் எனங்யாங் (Yenangyaung என்னுமிடத்தில் கிணறு ஒன்று நவீன முறையில் தோண்டப்பட்டது. 1930-ல் £ 10,000,000 பெறுமானமுள்ள பெட்ரோலியம் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. தோண்டி எடுக்கப்பட்ட மண்ணெண்ணெயின் அளவு அன்றைய உலகத்தின் மொத்த உற்பத்தியில் 0·4% யாயினும், அக் கால ஆங்கிலேய சாம்ராச்சியத்தைப் பொறுத்த வரையில் 21% ஆகும். அண்டையிலுள்ள இந்தியா பெட்ரோலியத்தைப் பெருமளவில் பர்மாவிலிருந்து இறக்குமதி செய்தது. எண்ணெய் தோண்டி எடுப்பதில் ஆர்வம் காட்டியது. ஆங்கிலக் கம்பெனிகள் ரங்கூன் ஆற்றங்கரை மீது எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைகளை (oil refineries) நிர்மாணித்தன. 300 மைல் நீளமுள்ள எண்ணெய் கொண்டுசெல்லும் குழாய்கள் அமைக்கப்பட்டன. பின்பு செய்கை (Seikkyi), திலாவா (Thilawa) என்னுமிடங்களிலும் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டன. இவைகளுக்குத் தேவையான வடிகட்டப்படாத எண்ணெய் (crude oil) கப்பல்களின்மூலம் நீர்மார்க்கங்களின் வழியாக எண்ணெய் வயல்களிலிருந்து கொண்டு வரப்பட்டன. பெட்ரோலியமாக மாற்றப்பட்ட பகுதி தவிர, எஞ்சிய எண்ணெய், மண்ணெண்ணெயாகவும், மெழுகுவர்த்தியாகவும் மாற்றப் பட்டன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் பர்மாவின் மொத்த ஏற்றுமதிகளுள் அரிசி 40%, பெட்ரோலியம் 20% பெற்றிருந்தன. மௌல்னின் (Moulmein) பின்னிலத்திலும் (hinterland), முக்கியமாக பெகுயோமாவிலும் விளையும் தேக்கு மூன்றுவது இடத்தைப் பெற்றது. இதையடுத்துப் பல உலோகக் கனிவகைகள் இடம்பெற்றன. மற்ற ஏற்றுமதிகளுள் குறிப்பிடவேண்டியது வறண்ட மண்டலத்தில் பயிர் செய்யப்பட்டு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பருத்தியாகும். ஏறக்குறைய பூமத்திய ரேகை மண்டலத்தின் காலநிலையைப்

போன்ற சீதோஷ்ண நிலையைப் பெற்றுள்ள தெனுசரீமிலிருந்து சிறு அளவில் ரப்பரும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

பர்மாவின் மேட்டு நிலங்களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள்

கிழக்கிலுள்ள பீடபூமியைப் பொறுத்தவரையில், அவற்றின் முக்கியமான வியாபாரச் செல்வமானது உலோகக் கனிவகைகளே ஆகும். ஆனால், இக் கனிசங்கள் (metallic minerals) பெரும்பாலும் ஒருசில தனிப்பட்ட கேந்திரங்களிலேயே வெட்டி எடுக்கப்பட்டன. இவற்றுள் மிகச் சிறந்தது ஷாண் மாகாணத்திலுள்ள பாவுட்வின் (Bowdewin) அருகே இருந்த வெள்ளி, ஈயம், துத்தநாகம் ஆகிய வைப்புகளேயாகும். எல்லையைக் கடந்துவந்த சீனர்கள் பல நூற்றுண்டுகளாக இப் பகுதிகளில் வேலை செய்து வந்தனர். பர்மியர்கள் நிலத்தின்கீழ்ச் சுரங்கங்களில் வேலை செய்ய விரும்பாமையால், இந்தியர், சீனர்கள் ஆகியவர்களின் துணைகொண்டு ஆங்கிலேயர் 1907-ல் முதன்முதலாகத் தம் முயற்சியைத் தொடங்கினர். 1936-ல் நாம்டுக்கு (Namtu) அருகில் அமைக்கப்பட்ட தாதுப்பொருள்களை உருக்கிப் பிரித்தெடுக்கும் தொழிற்சாலை 71,915 டன்கள் ஈயத்தையும், 76,802 டன்கள் துத்தநாகத்தையும், 5,952,000 அவுன்ஸ்கள் வெள்ளியையும், 1294 அவுன்ஸ்கள் தங்கத்தையும் உற்பத்தி செய்தது. கிழக்குப் பீடபூமிகளிலுள்ள மற்றொரு முக்கியமான சுரங்கக் கேந்திரம் மாவுசீ (Mawchi) ஆகும். பசிபிக் போருக்கு முன்னுல் பர்மாவின் மொத்த டங்ஸ்டன் உலோக உற்பத்தியில் 50% க்கு மேலாக இங்குள்ள தொழிற்சாலை உற்பத்தி செய்தது. உலகத்திலேயே சீனுவிற்கு அடுத்தபடியாக இவ்வுலோகத்தின் உற்பத்தியில் தலைசிறந்து விளங்கும் பர்மாவில் மேற்கூறிய பகுதிகளைத் தவிர தெனுஸரீமில் டங்ஸ்டன் படிவுகள் உள்ளன. இவைகள் பெரும்பாலும் சீனர்களுக்குச் சொந்தமாக உள்ளது. இப் பகுதியில் ஆண்டுக்கு 4,000 டன்கள் வெள்ளீய்மும் வெட்டி எடுக்கப்பட்டது. ஷாண் மாகாணத்தில் மோகாக் என்னுமிடத்தில் இரத்தினச் சுரங்கங்கள் உள்ளன. இங்கு 1931 வரை இரத்தினங்கள் வெட்டி எடுக்கப்பட்டன. இத்தகைய ஒருசில பரவலாகச் சிதறியிருந்த சுரங்கக் கேந்திரங்களும் அவற்றிற்குப் பயன்பட்ட பாதைகளும் தவிர, பர்மாவின் மலைநாட்டுப் பெரும்பகுதி முழுவதிலும் மேற்கத்திய முறையில் பொருளாதார அபிவிருத்திக்கான சூழ்நிலைகள் இல்லாமற்போயின. உருளைக்கிழங்கு, பழங்கள் ஆகியவை இரங்கூன் சந்தைக்குத் தேவைப்பட்டதால், மேட்டு நிலங்களின் ஒருசில பகுதிகளில் இவை பணப்பயிராக 1930-லிருந்து பயிர் செய்யப்பட்டபோதிலும், பெரும்பான்மையான மலைப்பகுதிகளில் மக்கள் பின்தங்கிய வேளாண்மை முறைகளையே பின்பற்றிவந்தனர்.

போக்குவரத்து அபிவிருத்தி

போருக்கு முன்பிருந்த போக்குவரவு அமையும் முறையிலிருந்து எவ்வாறு பர்மாவின் பல்வகைப் பகுதிகள் ஒன்ருேடொன்று இணைக்கப் பட்டு 'பர்மா ஒரு நவீன அரசியல் பகுதியாக எழுச்சி பெற்றது என் பதை அறியலாம். 1865-ல் தோற்றுவிக்கப்பட்ட ஆங்கிலேயருக்குச் சொந்தமான ஐராவதிக் 'கப்பல் கம்பெனி பர்மாவில் மிகப் பெரியதும், மிகுந்த செல்வாக்குப் பெற்றதுமான முயற்சிகளுள் ஒன்ருகும். ஆங்கி லேயருக்குச் சொந்தமான இக் கம்பெனியும், அரக்கான் கப்பல் கம்பெனி யும் 'எண்ணற்ற பலவகைப்பட்ட படகுகளின் வாயிலாக வியாபாரம் வளருவதற்கு அடிகோலின. கடற்கரையிலிருந்து 900 மைல்களுக் கப்பால் சீனுவின் எல்லைக்கருகிலுள்ள பாமோ (Bhamo) வரை ஐராவதி நதியில் ஆங்கிலேயர் கப்பல் ஓட்ட அனுமதிக்கப்பட்டனர். இவ் வழி யைப் பயன்படுத்திய ஐராவதிக் கப்பல் கம்பெனி எண்ணெய் வயல் களுக்கும் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்கும் இடையே சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லும் கனரகக் கப்பல்களையும் பெரிய படகுகளையும் தனக்குச் சொந்தமாகப் பெற்றிருந்தது. இக் கம்பெனி இரங்கூனுக்கருகிலுள்ள டல்லாவில் (Dalla) கப்பல் செப்பனிடும் துறையை நிர்மாணித்தது. மேற்கூறிய இரு கம்பெனிகளும் ஆண்டிற்கு சுமார் 8,200,000 பிர யாணிகளையும், 1,300,000 டன்கள் எடையுள்ள சரக்குகளையும் ஏற்றிச் சென்றன. மேற்கூறிய புள்ளிவிவரங்களை 1939-ல் பர்மாவிலுள்ள எல்லா ரெயில்வேக்களும் சேர்ந்து ஏற்றிச்சென்ற 18,800,000 பிரயாணி களுடனும், 4,000,000 டன்கள் எடையுள்ள சரக்குகளோடும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது, பர்மாவின் ரெயில் போக்குவரத்து எவ்வளவு முக்கிய மான அங்கத்தை வகித்தது என்பது புலப்படும். ஐராவதி, சிட்டகாங், கீழ்சிண்டுவின் ஆகிய நதிகளைத் தவிர, சால்வீனும் போக்குவரத் துக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டது. மேற்கொண்டு ஆங்கிலேயர் ஆட்சியில் இரங்கூனை ஐராவதி நதியுடன் இணைக்கும் ட்வாண்டி (Twante) கால் வாயும் பெகுவை சிட்டகாங்குடன் இணைக்கும் கால்வாயும் கட்டப்பட் டன. கழிமுகப் பிரதேசம் முழுவதிலும் உள்ள நூற்றுக்கணக்கான கிளையாறுகளும் சிற்ருேடைகளும் சேர்ந்து 2,000 மைல் நீளத்திற்குச் சமமான நீர்வழிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தன. இவ் வழிகளில் படகு களும் சிறுசிறு கலங்களும் செலுத்தப்பட்டன. இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்பு ஆலைகளுக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட்ட நெல்லில் ½ பகுதிக்கு மேலாகப் படகுகளின்மூலமாகவே எடுத்துச் செல்லப்பட் டது. பர்மியர்களின் வாழ்க்கையில் நீர்வழிகள் ஆரம்ப காலந் தொட்டே இன்றியமையாதனவாக இருந்தபோதிலும், கடலில் செல்லும் கப்பல்களை அவர்கள் பெற்றிருக்கவில்லை. அரக்கான், தெனசரீம் கடற் கரையில் உள்ள மக்கள் கடற்கரை யோரத்தில் செல்லும் சிறு மரக் கலங்களைப் பெற்றிருந்தார்கள். கழிமுகப் பிரதேசத்தோடு இவ்விரு

பிரதேசங்களையும் இணைக்க ஆங்கிலேயருக்கோ அல்லது இந்தியர்களுக்கோ சொந்தமான கப்பல்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன.

ஆசியாவிலேயே மிகவும் சுறுசுறுப்பான துறைமுகமாக, 15,000 டன்கள் எடையுள்ள கப்பல்கள் தங்குவதற்கு வேண்டிய 30'-க்கும் மேலான ஆழத்தைக் கொண்ட துறைமுகமாக ஆங்கிலேயர் ஆட்சியில் இரங்கூன் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. இத் துறைமுகம் 15 மைல்கள் நீளமுள்ள நங்கூரம் பாய்ச்சும் பகுதியையும், 4 மைல் நீளமுள்ள கப்பல் செப்பனிடும் துறையையும் பெற்றிருக்கிறது. அண்டையிலுள்ள அரிசி ஏற்றுமதியில் பர்மாவின் இரண்டாவது பெரிய துறைமுகமாக பாஸினைப் (Bassein) போல இரங்கூன் துறைமுகமும் ஆண்டு முழுவதிலும் பயன்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலையைப் பெற்றிருக்கிறது. ஆனால், அரக்கான், தெனசரீம் பகுதிகளிலுள்ள துறைமுகங்களை—மேமுதல் அக்டோபர்வரை—தென்மேற்குப் பருவக்காற்றுக் காலத்தில் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுத்த இயலாது. ஆங்கிலேயரின் ஆட்சிக்குமுன் வறண்ட மண்டலத்தின் தேவைக்காகப் பயன்படுத்தப்பட்ட நீர்வழிகள் யாவும் ஆங்கிலேயர் ஆட்சியின்பொழுது புத்தியிர்பெற்றுப் பெருவளர்ச்சியைக் கண்ட கழிமுகப் பிரதேசத்தின் தேவைக்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டன. ஆனால், இருப்புப்பாதைகளின் தோற்றமும் அமைப்பும் இரங்கூனைத் தலைநகராகக்கொண்டு ஆங்கிலேயர்களால் அமைக்கப்பட்டன என்பது கவனத்துக்குரியதாகும்.

1887-ல் முதன்முதலாக ஐராவதிமீதிருந்த பிரோம் இரங்கூனுடன், 70 மைல் நீளமுள்ள இருப்புப்பாதையால் இணைக்கப்பட்டது. ஏற்கெனவே சிறந்த போக்குவரத்து மார்க்கமாகத் திகழும் ஐராவதிக்கு இணையாக அதன் படுகையை ஒட்டி இருப்புப்பாதையை அமைப்பதைவிட சிட்டாங் பள்ளத்தாக்கை ஒட்டி அமைப்பதே பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் இராணுவத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும் முறை என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது. இதனால் சிட்டாங் பள்ளத்தாக்கு வழியாக மாண்டலேவரையில் இருப்புப்பாதை அமைக்கப்பட்டது. 1899-ல் சாகாங்கிலிருந்து (Sagang) வடக்கே குன்றுகள் செறிந்த பாமோ பகுதியிலுள்ள மியட்கியானு (Maitkyina) வரை புதிய பாதை ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1903-ல் மாண்டலேயிலிருந்து மியட்கியானுவைப் போல் சீனவிற்குச் செல்லும் மிகத் தொன்மையான ஒட்டக வழியின் தொடக்க இடமாகிய லாஷியோ (Lashio) வரை போடப்பட்ட இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்துச் சாதன அமைப்பு ஒரு பெருமுயற்சியாகும். 1934-ல் மாண்டலேயை ஸகைங்குடனிணைக்கும் ரெயில், சாலை ஆகிய இரண்டிற்கும் இடமளிக்கும் எடுப்பான 4000' நீண்ட ஆவா (Ava) பாலம் அமைக்கப்பட்டது. பல்வேறு கிளை இருப்புப் பாதைகள் கழிமுகப்பிரதேசம், வறண்ட மண்டலம், தெற்கு ஷாண் மாகாணங்கள்,

தெனசரீம் கடற்கரைப் பகுதி ஆகிய இடங்களில் நிர்மாணிக்கப்பட்டன. மொத்த ரெயில்வேக்களின் நீளம் 1934-ல் 2,058 மைல்களாகும்.

அரசாங்கத்தாரால் நடத்தப்பட்ட ரெயில்வே போக்குவரத்து ஆற்றுப் போக்குவரத்தோடு கடுமையாகப் போட்டியிடவேண்டிவந்த தால், அரசாங்கம் சாலைகள் அமைப்பதில் காலதாமதம் செய்தது. முதல் உலக மகாயுத்தம்வரை இரங்கூனை ப்ரோம், பெகு ஆகியவற்றுடன் இணைக்கும் நெடுஞ்சாலைகள்மட்டுமே இருந்தன. இரங்கூனிலிருந்து லாஷியாவரையிலுள்ள நெடுஞ்சாலையானது ரெயில்பாதைக்கு இணையாகச் செல்வதால், இச் சாலைக்குப் போட்டியாக வேறு சாலைகள் அமைப் பதைக் காட்டிலும் இச் சாலையின் போக்குவரத்தை மிகுதிப்படுத்தும் அளவில் இணைச்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டன. இச் சாலைகள் நீர்வழிகள் நிரம்பிய கழிமுகப் பிரதேசத்தைக் காட்டிலும் வறண்ட மண்டலத்திலும் ஷாண் மாகாணங்களிலும் பெருமளவில் போடப்பட்டன. நாட்டின் பிற பகுதிகள் தெனசரீம் உட்பட அநேகமாகப் புறக்கணிக்கப்பட்டன.

பசிபிக் மகாயுத்தத்திற்கு முன்பு பர்மாவிலிருந்த போக்குவரத்துப் பாதைகளின் பரவலைக் கவனிக்குங்கால், புதிய போக்குவரத்துப் பாதை களுக்கும்—இருப்புப்பாதை, சாலைகள், பண்டைக் காலத்திலிருந்தே பயன்படுத்தப்படும் நீர்மார்க்கங்களுக்கும் இடையேயுள்ள போட்டா போட்டியானது சரித்திர காலந்தொட்டே பர்மாவிலுள்ள 'இரட்டைத் தன்மையையே' (dualism)—வறண்ட மண்டலத்திற்கும் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்கும் இடையேயுள்ள முரண்பாட்டையே பிரதிபலித்தன. சுருங்கக் கூறின், பர்மாவின் ஆற்றோரப் பகுதிகளில் அமைந்துள்ள கிராமங்களும், பர்மிய அரசர்கள் காலத்தில் அமைக்கப்பட்ட நகரங் களும் தொன்மையான பர்மிய கலாசாரத்திற்கு உறைவிடமாகவும், ஆங்கிலேயர் காலத்தில் எழுந்த வியாபாரத் தலங்கள் பர்மியர், ஆங்கிலேயர், இந்தியர், சீனர் ஆகியோரின் கலப்புக் கலாசாரத்தைக் கொண்டும் விளங்கின. உதாரணமாக, தொன்மை வாய்ந்த பல வீடுகள் ஒன்று சேர்ந்தும், பௌத்த மடங்களைச் சுற்றி அமைக்கப்பட்ட பர்மா அரசர்களின் வெறிச்சோடிய மாளிகைகளைக் கொண்டும் மாண்டலே விளங்குகிறது; ஆனால், இரங்கூன் மேலைநாட்டுப் பாணியில் நாகரிக மாகக் கட்டப்பட்டுக் குறுக்குநெடுக்குமாகச் செல்லும் அகலமான தெருக்களையும், வானளாவிய கட்டடங்களையும், வர்த்தக அரசாங்க அலுவலகங்களையும் கொண்டிருக்கிறது. இரங்கூனின் மக்கள்தொகை யில் 1931-ல் 60% இந்தியர்களாக இருந்தனர்.

1937 வரை பிரிட்டிஷ் இந்தியாவின் ஒரு மாகாணமாகாமலே இருந்த போதிலும், பர்மா தனக்கேயுரிய பிரதேசத் தன்மையிலும், மக்கள் இனம், சமூக அமைப்பு, பொருளாதார வளர்ச்சி, இயற்கைத் தரை யியல் ஆகிய அம்சங்களிலும் தரையியல் ரீதியில் பருவக்காற்று இந்திய

மண்டலத்துடன் சேர்க்கப்படுவதைக் காட்டிலும் தென்கிழக்கு ஆசியா வின் ஒரு பகுதியாகவே கருதப்படவேண்டும். இங்கு மக்கள்தொகை நெருக்கம் அதிகமாக இல்லாமலிருந்ததால், இந்தியாவைக் காட்டிலும் சராசரி வாழ்க்கைத்தரம் சற்றே உயர்ந்து காணப்பட்டது. ஆனால், உயர்ந்த ஊதியம் தரும் உத்தியோகங்களில் அளவுக்கு மீறிய இடங்களை இந்தியர்கள் பெற்றிருந்தனர். மேலும், ஆங்கிலேயர்களைக் காட்டிலும் இந்தியர்களின் முதலீடு மிகுதியாயிருந்தது. பர்மாவிலுள்ள தொழிற் சாலைகளெல்லாம்—பருத்தி, பட்டு நெய்யும் ஆலைகள், காலணி, தீக்குச் சிகள், சோப்புகள், சிமென்டு ஆகியவை தயாரிக்கப்படும் தொழிற் சாலைகள், பெரும்பாலான அரிசி ஆலைகள், மரம் அறுக்கும் ஆலைகள், எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள்—அந்நியர்கள், இந்தியர், ஆங்கி லேயர்கள், சீனர், ஜப்பானியர் வசமிருந்தன.

ஆங்கிலேயர்களைக் காட்டிலும் பசிபிக் போருக்கு முன்னால், பல காரணங்களுக்காக இந்தியர்கள் பெரிதும் விரும்பப்படாமலேயே இருந்தனர். ஆனால், சீனர்கள் பர்மியர்களோடு கலப்புமணம் செய்து ஒன்றியதால் வேற்று நாட்டவர்களாக மதிக்கப்படவில்லை. பர்மாவில் வளர்ந்த தேசிய விடுதலை உணர்ச்சியானது அநேகமாக இந்தியர் களுக்கு எதிரானது என எண்ணலாம்.

1937-ல் பிரிட்டிஷ் இந்தியாவினின்றும் பிரிக்கப்பட்டு, பர்மா சுய ஆட்சியைப் பெற்றது. இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தின்போது, தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பிற்பகுதிகளில் ஏற்பட்டதுபோன்ற மேற்கத் திய காலனி ஆட்சி முறைக்கு எதிராகத் தோன்றிய தேசீய உணர்ச்சி பர்மாவிலும் தோன்றியது. யுத்தத்தின்போது ஏற்பட்ட பொருளாதாரச் சீர்குலைவைக் காரணம் காட்டி, பர்மாவிற்குச் சுதந்திரம் வழங்க ஆங்கிலேயர் மறுத்தனர்; என்றாலும், விடுதலை இயக்கம் தீவிரமானதால், 1948-ல் பர்மா சுதந்திர நாடாகப் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

புதிதாக உருவாக்கப்பட்ட பர்மாவை ஆளுகின்றவர்களை இரண்டு முக்கியப் பிரச்சினைகள் எதிர்நோக்கி இருந்தன. (1) போரினால் சீர்குலைந்த பொருளாதாரத்தைப் புதுப்பித்தல்; (2) பல்வேறு இன, கலாசாரங்களையுடைய மக்களின் மனத்திலே உண்மையான தேசீய ஒருமைப்பட்டு உணர்ச்சியை ஏற்படுத்தல். விடுதலை அடைந்த ஒரு சில மாதங்களுக்குள்ளேயே முரண்பட்ட இரு சாரிகளாகப் பிரிந்த கம்யூனிஸ்டுகள், கான்ரென் மக்கள் ஆகியவர்களால் விடுதலையே நிலைத்து நிற்காதோ என்ற அளவிற்குத் தொல்லை ஏற்பட்டது. 1950-ல் கூட கொரில்லா போர்முறையில் ஈடுபட்டவர்களும் கொள்ளைக்காரர் களும் வேகமான பொருளாதார, பொருளமைப்பிற்குக் கடுமையான தடைகளாக இருந்தனர். நாட்டில் அமைதியை நிலைநாட்டச் சக்தியற்ற

ஆளும் கட்சியில் 1958-ல் பிளவுகள் ஏற்பட்டு அரசியல் அராஜகம் ஏற்பட்டதால், பர்மாவின் தலைவிதி இராணுவத் தலைவர்களிடம் ஒப் படைக்கப்பட்டது. தாற்காலிக இராணுவ ஆட்சியில் கொரில்லாக்களின் கொட்டம் ஓரளவிற்குக் கட்டுப்படுத்தப்பட்டதால், நாட்டின் பொருளா தார நிலைமையைச் செப்பனிடுவதில் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. 1960-ல் நடந்த பொதுத் தேர்தலில் பெருவாக்கைப் பெற்றுப் பழைய கட்சி மீண்டும் ஆட்சிப்பீடத்தைக் கைப்பற்றியது. மீண்டும் 1962-ல் பர்மா புரட்சிக் குழுவினரால் வெற்றிகரமாக நடத்தப்பட்ட இராணுவப் புரட்சியால் அரசாட்சி மீண்டும் இராணுவ அதிகாரிகளின் கைகளில் சிக்கியது. அரசியல், பொருளாதாரச் சீர்கேடுகளை நீக்குவதற்கே இப் புரட்சி நடத்தப்பட்டது என்று அறிவிக்கப்பட்டது.

பர்மாவின் எட்டாண்டுத் திட்டமும் பொருளாதார வளர்ச்சியும்

இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தின்போது பர்மாவின் போக்கு வரத்து, வேளாண்மை செறிந்த பகுதிகள், கனி வளங்கள் எடுக்கப் படும் பகுதிகள், வியாபாரத் தலங்கள் ஆகியவையெல்லாம் மிக்க சேதத் திற்குள்ளாக்கப்பட்டன. பர்மாவின் பொருளாதாரம் சீர்குலைந்தது. போருக்குப்பின்னுல், 1948-ல், அரசாங்கமானது போருக்கு முன்னுல் இருந்த பொருளாதார நிலையை மீண்டும் ஏற்படுத்திப் புதுப்பிக்கத் திட் டங்களைத் தயார் செய்ததோடு, சோஷலிஸ சமுதாயப் பாணியில் நாட்டை உருவாக்குவதை நோக்கமாகக் கொண்டது. 1952-ல் நாட்டை ‘பிடவ்தா’ (Pyidawtha) அல்லது ‘மகிழ்ச்சி மலர்ந்த நாடாக’, சமூக நலம் பேணும் நாடாக ஆக்குவதற்காகப் பெருமுயற்சிகள் தொடங்கப்பட்டன. இம் முயற்சிகளின் பலனுக ஓர் எட்டாண்டுத் திட்டம் உருவாகியது. இத் திட்டத்தின் குறிக்கோள், மொத்தமாக உள் நாட்டிற்குத் தேவைப்படும் பண்டங்களைப் போருக்கு முன்னிருந்த அள வைக் காட்டிலும் 30% பெருக்குவதற்காக, அதாவது, 1952-ல் இருந்த தைக்காட்டிலும் 60% அதிகமாக உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்காக அமைந்தது. 10 ஆண்டுகளுக்குள் மக்கள்தொகை 13% அதிகமாகக் கூடும் என்ற நோக்கத்துடன் பார்க்கும்பொழுது, இக் குறிக்கோள் தனி மனிதன் உற்பத்தியில் 1939-ல் இருந்ததைவிட 4% அதிகமாகும். அன்னிய கம்பெனிகள்கொள்ளும் கொள்ளை இலாபத்தைத் தடுப்ப தற்குச் சட்டம் இயற்றப்பட்டதால், வாழ்க்கைத்தரமானது 9% உயர்த் தப்படலாம் என்று மதிப்பிடப்பட்டது.

இத் திட்டத்திற்குத் தேவையான மொத்த நிதி 7,600 மில்லியன் கியாட்கள் (Kyats) ஆகும் (1 கியாட் = 1 ரூபாய்). பின்வருமாறு பல் வேறு வகையில் நிதி ஒதுக்கப்பட்டது :

	மில்லியன் கியாட்கள்
(i) சமூகம்—சமூக நலம்	4,500
(ii) சாலைகள், ரெயில்வேக்கள்	870
(iii) மின்விசை	780
(iv) துறைமுகங்கள், நீர்வழிகள்	500
(v) நீர்ப்பாசனம்	370
(vi) பொருள்களைத் தயாரித்தல் (Manufacturing)	230
(vii) கனிவளங்களைப் பெருக்குதல்	120
(viii) விமானப் போக்குவரத்து	90
(ix) தொலைப்போக்குவரத்து (Telecommunication)	30
(x) மற்றவை	10

இத் திட்டத்தின் மொத்தச் செலவில் அரசாங்கம் இராச்சிய நிதியிலிருந்தோ அல்லது தனியார் கூட்டு முயற்சியுடனோ 70% ஏற்றுக் கொள்ளக் கருதியது. போருக்கு முன்பிருந்தே இருந்துவரும் பெருமளவிலுள்ள போக்குவரத்து சாதனங்களும் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிலகங்களும் தேசிய மயமாக்கப்பட்டன. இருந்தபோதிலும், சமீபகாலத்தில் பல்வேறு கூட்டு முயற்சிகள் மிகுதியாகச் செல்வாக்குப் பெறத் தொடங்கியுள்ளன. குறிப்பாக, உணவுச் சத்துகளைப் பிரித்தெடுக்கும் தொழிற்சாலைகளும், முதன் முதலாகத் தொடங்கப்படும் புது முயற்சிகளும் அயல்நாட்டுத் தொழிலகங்களின் துணையோடு அமைக்கப்பட்டன. இறுதியாகத் தொழிற்சாலைகளெல்லாம் அரசாங்கத்தோடு இணைக்கப்படுவதற்கு முன்னால், தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய முக்கியத் தேவைகளான இயந்திரங்களை நிறுவுதல், பல ஆண்டுகள் அவற்றைச் செயற்படுத்தல், அதே சமயத்தில் பர்மியர்களுக்கு அத் தொழிலகங்களில் பயிற்சி அளித்தல் ஆகியவற்றைச் செய்ய அரசாங்கம் அயல் நாடுகளுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ள வேண்டியதாயிற்று. மேலும், திட்டத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட நிதியின் பெரும் பகுதி புரட்சிக்காரர்களின்மேல் தொடர்ந்து மேற்கொண்ட போரின் காரணமாகச் செலவழிந்ததும், அந்நிய செலாவணியைப் பெற மூலமாக உள்ள அரிசியின் விலை திடீரென்று குறைந்ததும், 1954-55-ல் திட்டத்தைப் பெருமளவில் மாற்றியமைக்கவேண்டிய தேவையை ஏற்படுத்தின. இதன் விளைவாக 1960-ல் ஏற்பட்ட உற்பத்தித் தொகுதி 1939-ல் ஏற்பட்டதைக் காட்டிலும் குறைந்தேபோயிற்று. மேலும் மேலும் பெருகிவரும் அரிசியை வழக்கமாக வாங்குவோருக்கு அனுப்புவதில் ஏற்பட்ட இடையூறுகளால், பர்மா ரஷ்யாவுடனும், அதைச் சுற்றியுள்ள இதர கம்யூனிஸ்ட் நாடுகளுடனும் நீண்ட காலப் பண்டமாற்றுமுறை ஒப்பந்தங்களை ஏற்படுத்திக் கொள்ள வேண்டியதாயிற்று. அரிசிக்குப் பதிலாக ஸோவியத் தொகுதி

நாடுகள் (Soviet Bloc Countries) கனரகத் தொழிற்சாலைக்கு வேண்டியவை, மக்களின் உடனடியான தேவைக்கு வேண்டிய சரக்குகள் (consumers' goods), தொழில் நுணுக்க வல்லுநர்களின் சேவை ஆகியவற்றை அளிப்பதாகக் கூறின. இந்தப் புதிய சூழ்நிலையும் பர்மாவின் எட்டாண்டுத் திட்டத்தை மாற்றியமைக்கக் காரணமாயிற்று.

நிதிப் பங்கீட்டின் திட்டத்தில் சில அம்சங்களில் மாறுபட்ட போதிலும், 'பிடவ்தா' கொள்கையின் பரந்த அடிப்படையில் எவ்விதமான மாறுபாடும் உட்புகுத்தப்படவில்லை. இந்த அடிப்படையில்தான் சமீப காலத்தியப் பொருளாதார மாற்றங்கள் உருவாயிருக்கின்றன.

விவசாயம்

வேலை செய்யும் மக்கள் தொகையில் 70% மக்களையும், தேசிய வருமானத்தில் 40% வருவாயையும் கொண்ட விவசாயம் பர்மாவின் பொருளாதார அமைப்பில் மிக முக்கியமான அங்கமாகும். போருக்கு முன்னிருந்த அளவிற்கே விவசாய உற்பத்தி வளர்ந்திருக்கின்றதென்றாலும், மற்ற ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் விளைக்கப்படும் அல்லது தோண்டப்படும் பகுதிகளில் பொருளாதார புனரமைப்புச் சரிவர அமையாததனால், பர்மாவின் மொத்த ஏற்றுமதியில் போருக்கு முன்பிருந்ததைவிட அதிகப் பங்கை அரிசி பெற்றது. தொழில்மயமாக்க மேற்கொள்ளும் முயற்சிகள் திட்டத்தின்படி சிறிய அளவிலேயே இருப்பதால் எதிர்காலத்தில் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும் மக்களின் எண்ணிக்கையில் அதிக மாற்றம் ஏற்படும் என்று சொல்வதற்கில்லை. அதாவது, நிலத்தை நம்பி வாழும் மக்களின் சதவிகிதத்தில் சொல்லக் கூடிய அளவுக்கு குறைவு ஏற்படும் என்று கருதுவதற்கிடமில்லை. இன்றையப் பொருளாதார நிலையில், பர்மாவை அண்டை நாடுகளான இந்தியா, சீனா, ஜப்பான் ஆகிய நாடுகளோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால் பர்மிய விவசாயிகளின் நிலைமை உயர்ந்தே காணப்படுகிறது. இந்தியாவில் தலைக்கு ஓர் ஏக்கரும், ஜப்பானில் 0·2 ஏக்கருமாக இருக்க, பர்மாவில் தலைக்கு இரண்டு ஏக்கர் நிலம் உள்ளது. மேலும், பர்மாவின் மொத்த நிலப்பரப்பில் 24% விவசாயத்திற்கு உகந்தது எனக் கருதப்படுகிறது. இந்த வேளாண்மைக்குரிய மொத்த நிலத்தின் பரப்பில் 50% இன்று பயன்படுத்தப்படுகிறது. இதைத் தவிர, பர்மாவின் மொத்தப் பரப்பளவில் 40% இன்னும் சர்வே (survey) செய்யப்படாமலேயே இருக்கிறது (அட்டவணையைக் காண்க).

நிலப்பயன்பாடு (1937–41)

விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப்படும் நிலம் (cropped)	...	10%
தரிசு (fallow)	...	2%
காடுகள்	...	11%
விவசாயத்துக்குப் பயன்படுத்தப் படாமலிருக்கும் நிலம் (uncultivated)	...	12%
விவசாயத்திற்குப் பிரயோஜன மில்லாதவை	...	25%
'சர்வே' செய்யப்படாதவை	...	40%

வளர்ந்து வரும் மக்கள்தொகையின் தேவைகளும், அன்னியச் செலாவணியின் மூல வழியான விவசாயப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி யளவை உயர்ந்த நிலையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டிய கட்டுப்பாடும் அரசாங்கத்தை எதிர்நோக்கியுள்ளபோதிலும், இந்த மாறுதல்கள் ஏற்கெனவே பர்மாவிலுள்ள விவசாய முறைகளை விஸ்தரிப்பதன்மூலம் சமாளிக்க முடியும். இதற்காக விவசாயத்தை இயந்திர மயமாக்கப் பெருமளவில் நிதி எட்டாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கப்பட்டிருப்பது அவசியமற்றதாகவே தோன்றுகிறது.

பிறிதொரு வகையில் பர்மிய அரசாங்கம் நில உரிமையால் ஏற்பட்ட சமூகப் பிரச்சினைகளை சமாளிக்க நேர்ந்தது. 1948 அக்டோபரில் கொண்டுவந்த நிலங்களைத் தேசிய மயமாக்கும் சட்டம், புவியியல் சூழ்நிலைகளுக்கேற்ப, 25 முதல் 50 ஏக்கர்கள்வரை நிலவரம்பைக் கட்டுப்படுத்தியதுடன், வரம்புக்கு மேற்பட்டிருந்த நிலங்களை அரசாங்கமே வாங்கி உழவர்களுக்குப் பகிர்ந்து கொடுக்கவும் வழி வகுத்தது. உள்நாட்டில் ஏற்பட்ட கலகங்களின் காரணமாக நிலப் பிரச்சினையில் 1954–ல் ஒரு சிறிதே முன்னேற்றம் காணப்பட்டது. 1956வரை சுமார் 12 இலட்சம் ஏக்கர் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டது. தனிப்பட்டோரின் பிரச்சினை அதிகமாகி இருந்த கழிமுகப் பிரதேசத்தில் மேற்கூறிய நிலங்களில் பெரும்பகுதி இருந்தது. நிலவரம்புச் சட்டத்தின்படி பர்மாவிலுள்ள விளைநிலங்களில் மூன்றில் ஒரு பகுதியைப் பிரித்துக் கொடுப்பதாக இருந்தது. முதன்முதலில் 10–12 ஏக்கர் நிலத்தைச் சொந்தமாக்கிக்கொண்டிருக்கும் குடும்பங்களின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குவதில் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இவ்வாறு புதியதாகக் கொடுத்த நிலங்களை அரசாங்க நிலங்களாகப் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டு அந்நிலங்களுக்கு நிலையான, நியாயமான தீர்வை விதிக்கப்பட்டது. மேலும், உழவர்களின் நேரடிக் கண்காணிப்பின்கீழ் நிலத்தை வைத்துக் கொள்ள உரிமை வழங்கப்பட்டது. இத் திட்டத்தை விவரமாகக் கவனிக்குங்கால், கம்யூனிஸ்ட் சீனுவின் நிலச்சீர்திருத்தத் திட்டத்தைக் காட்டிலும் சன்யாட்-சென்னின் (Sun yat-sen) 'நிலம் உழவர்களுக்கே' என்னும் திட்டத்தோடு மிக நெருக்கமாக ஒத்துள்ளதைக் காணலாம்.

ஆனால், பர்மாவின் கடைக்குறிக்கோள் எவ்விதத்திலும் பெரிய அளவு கூட்டுவிவசாயப் பண்ணைகளை அமைப்பதாகவே இருந்தது. 1962-ல் மேற்கூறிய கருத்துகள் வெளியிடப்பட்டன. ஆனால், பர்மாவின் தற் போதையப் பொருளாதார வளர்ச்சியின் நிலையில் இயந்திரமயமாக்கப் பட்ட பண்ணைகளின் அளவை உயர்த்துவது பொருந்துமா என்பது வெளிப்படையான கேள்வியாகும். மேலும், ஏக்கர் ஒன்றுக்கு பர்மாவில் 29 புஷல்கள் (Bushels) நெல்லே கிடைக்கிறது. இந்த அளவு ஜப்பான் (74 புஷல்கள்), மலேயா (38 புஷல்கள்) ஆகிய நாடுகளில் பெறுவதைக் காட்டிலும் குறைவு. அதாவது, பர்மாவில் வேளாண்மை தீவிரச் சாகுபடி முறைகளைப் (intensive cultivation) பின் பற்றிச் செய்யப்படாமல் பரந்த வேளாண்மை இயல்பையே (extensive cultivation) குறிக்கிறது. முடிவாக பர்மியப் பயிர்த் தொழிலில் உற்பத்தியைப் பெருக்கும் திறமுள்ள பெரும்பான்மை யினரால் ஒப்புக்கொள்ளக்கூடிய முறைகள் உடனடியாகத் தேவை. அண்டை நாடான இந்தியா வேளாண்மைத் திறனை உயர்த்துவதற்காகக் கையாளும் முறைகளை—விஞ்ஞான ரீதியில் மாதிரிப் பண்ணைகள், அதிகத் தரமுள்ள விதைகள், இரசாயன உரங்களை அதிக அளவில் பயன்படுத்துதல், பாசன முறைகளைச் செவ்வனே அமைத்தல்—பர்மா வும் பின்பற்ற முயலுகிறது. இரசாயன உரத்தைப் பயன்படுத்துவ தாலும், தேர்ந்தெடுத்த விதைகளை உபயோகிப்பதாலும் நெல்லின் உற்பத்தியளவு 40% உயர வழி காணலாம் என்று அரசாங்கத்தின் அறிக்கைகள் கூறுகின்றன. ஆனால், திட்டத்தின் தேவைக்கேற்பப் பெருமளவில் விவசாய உற்பத்தியைப் பெருக்க வேண்டுமென்றால் நீர்ப்பாசன வசதிகளை விஸ்தரிக்கப் பெருஞ்செலவில் நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களை (irrigation projects) அமைக்க வேண்டியது அவசிய மாகிறது. இந்நாள்வரை பர்மா, தன்னுடைய விவசாயத்திற்குத் துணை செய்யும் நீர்வளங்களை முழு அளவில் பயன்படுத்திக்கொள்ளவில்லை. சிறு பாசன முறைகளின் மூலம் வறண்ட மண்டலத்தின் பயிர் செய்யப் படும் மொத்த நிலங்களில் 19%, அதாவது, 16 இலட்சம் ஏக்கர்கள் பயன் படுத்தப்படுகின்றன. ஐராவதி, சிண்டுவின் ஆகியவற்றில் ஓடும் தண்ணீரைக் கட்டுப்படுத்தி நீர்ப்பாசனத்திற்குத் தகுதியுறச் செய்தால் மேலும் 28,31,000 ஏக்கர்களுக்கு நிலையான தண்ணீர் வசதி அளிக்க முடியும். வறண்ட மண்டலத்தில் பெய்யும் மழையின் வீழ்ச்சி நிலையான சாகுபடிக்குப் போதுமானதல்ல என்பதை கவனிக்கும்பொழுது இப் பகுதியில் பெரிய நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களை அமைப்பதன் அவசியத்தை உணர முடிகிறது. இப் பிரதேசத்தில் கோடைகாலத்தில் தேவைக்கும் மிகக்குறைவான அளவே தண்ணீர் கிடைப்பதால் நிலங்கள் வறண்டு தரிசாகவே விடப்படுகின்றன. இரண்டாவது போகம் பயிர் செய்வது முடியாததனால் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் தீர்வுகாண முடியாத வறண்ட மண்டலத்தின் சமூகப் பிரச்சினையாக உள்ளது.

பல்நோக்குகள் கொண்ட நான்கு பெரிய நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களை நிர்மாணிப்பதில் கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இத் திட்டங்களில் மிகப் பெரியது 'மூ' ஆற்றுப் பாசனத் திட்டம் (Mu river irrigation project). இது வறண்ட மண்டலத்தின் மத்தியில் உள்ளது. குறைந்த விளைச்சலுக்குப் பெயர்போன இப் பகுதியில் 'மூ' ஆற்றுத் திட்டத்தால் சுமார் 11,00,000 ஏக்கர்கள் பாசனத்திற்குரிய நீரைப் பெறும். இத் திட்டத்தினால் ஆண்டிற்கு இரண்டு முறை பயிர்செய்ய முடியும். போதுமான தண்ணீரைத் தருவதால் பணப்பயிர்களான மணிலாக் கொட்டை, பருப்புவகைப் பயிர்கள், எள், தினைவகைகள் (millet) ஆகியவற்றை மழையற்ற வறண்ட காலத்திலும் பயிர்செய்ய முடியும். இதைத் தவிர, 'யா மேதின்' (Ya methin) மாவட்டப் பாசனத் திட்டம் சிட்டாங் நதியிலிருந்து தண்ணீர் கொண்டு 6,09,450 ஏக்கர் நிலங்களுக்கு நீர் வசதி அளிக்கும். மேலும், இரண்டு சிறிய நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களும் இந்த வறண்ட மண்டலப் பகுதியில் அமைக்கப்படும். நீர்ப்பாசனத் திட்டங்கள் மெதுவாக உருவாகிக்கொண்டிருந்தபோதிலும் இவைகளினால் பர்மாவிற்கு அடுத்த 20 ஆண்டுகளுக்குள் பெரும் பயனைக் கொடுக்குமா என்பது சந்தேகமே. ஏனென்றால், பர்மா மற்ற நாடுகளுக்கு மாறாகப் பயிர் செய்யும் நிலமல்லாப் பற்றாக்குறையைப் பெற்றதல்ல. அப்படிப்பட்ட நிலை ஏற்படும் வரை மற்ற வழிகளில் முதலீடு செய்து பெரும் பயனை அடைவதற்கே திட்டத்தின் நிதி ஒதுக்கப்படவேண்டும். மேலும், போருக்கு முன்பு விளை நிலங்களாக விளங்கிய சுமார் 20,00,000 ஏக்கர்கள் கலகக்காரர்கள் நிறைந்திருக்கும் பகுதிகளில் இருப்பதால் வேளாண்மைக்குப் பயன்படாமல் இருக்கின்றன. இந் நிலங்களை எவ்வாறு மீட்டு, மீண்டும் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்துவது என்பது ஒரு பெரிய பிரச்சினையாகவே இன்றும் உள்ளது. நாட்டின் மேட்டு நிலங்களின் ஓரப்பகுதிகளில் கலகக்காரர்கள் இருப்பதால் அப் பகுதிகளிலும் விவசாயம் தடைபட்டே இருக்கிறது.

விவசாய உற்பத்திக்காக மேற்கொண்ட முயற்சிகளின் பயன்களைக் கீழ்க்காணும் அட்டவணைகளின்மூலம் அறியலாம்.

விவசாய உற்பத்தி (1936-61)
(1000 டன்களில்)

பயிர்		1936-37	1953-54	60-61
நெல்	...	7426	5527	6682
பருப்பு வகைகள்	...	250	201	342
மணிலாக்கொட்டை	...	181	191	351
எள்	...	45	44	64
பருத்தி	...	21	22	12
புகையிலை	...	44	48	40
மற்றவை (கோதுமை உள்பட)	...	78	78	70

பர்மா—முக்கியப் பயிர்கள்
சாகுபடியான நிலத்தின் பரப்பு (1936–61)
(10 இலட்சம் ஏக்கர்களில்)

பயிர்		**1936–37**	**53–54**	**60–61**
நெல்	...	12·8	10·3	10·7
பருப்பு வகைகள்	...	1·3	1·0	1·3
மணிலாக்கொட்டை	...	0·8	0·7	1·2
எள்	...	1·4	1·3	1·5
பருத்தி	...	0·4	0·3	0·4

போருக்குப் பின்னர் (post-war) விவசாயத்தின் வளர்ச்சியில் ஏற்பட்ட தளர்வையும், பின்பு உண்டான வேகத்தையும் மேற்கூறிய புள்ளி விவரங்கள் நன்கு எடுத்துக்காட்டுகின்றன. அரிசிதான் மிக முக்கியமான பயிராக விளங்கும். எட்டாண்டுத் திட்டத்தின் குறிக்கோள்கூட ஏற்றுமதி செய்யப்படும் அரிசியின் அளவை 20 இலட்சத்திற்கு உயர்த்துவதையே குறிக்கோளாகக் கொண்டிருந்தது. 1960-ல் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட அரிசியின் அளவு 18 இலட்சம் டன்னுகத்தான் இருந்தது. (1937-ல் 30 இலட்சம் டன்கள் அரிசியை ஏற்றுமதி செய்தது என்பது குறிப்பிடத்தக்கது) 1954-லிலிருந்து உலகின் மிகப்பெரிய அரிசி ஏற்றுமதி செய்யும் நாடாக பர்மா விளங்குகிறது. இந்தியா தன்னிறைவு பெற முயல்வதாலும், ஸோவியத் தொகுதி நாடுகளுடன் செய்துகொண்ட உடன்படிக்கைகளினுலும் பர்மாவின் அரிசி இப்போது பல்வேறு உலகச் சந்தைகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றது.

பர்மாவிலிருந்து அரிசி இறக்குமதி செய்யும் நாடுகள்
(1000 டன்களில்)

நாடுகள்	**1936**	**1954**	**1960**
இந்தோனீஷியா	77	105	498
மலேஸியா	225	241	94
ஜப்பான்	13	239	46
ஸோவியத் நாடு	—	135	45
ஸிலோன்	335	135	251
இந்தியா	1652	267	318
சைஞ	64	155	17
இங்கிலாந்து	58	72	4
யூகோஸ்லாவியா	—	13	24
செக்கோஸ்லவோகியா	—	24	6
போலந்து	—	19	—
கிழக்கு ஜெர்மனி	—	51	25
பாகிஸ்தான்	—	?	197
மொத்த ஏற்றுமதி	30,13	16,71	17,22

அரிசிக்கு அடுத்தபடியாக £ 28·5 மதிப்புள்ள 14,000 டன் ரப்பர் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. உள்நாட்டுத் தேவைக்குக் குறுகிய சிம்பு உள்ள (short stapled) பருத்தி மிகுதியாகவே விளைவிக் கப்படுகிறது. ஆலைகளின் தேவைக்கு நீண்ட சிம்பு உள்ள பருத்தியே தேவைப்படுவதால் பருத்தி விளையும் பரப்பளவு அதிகமாகிக் கொண்டு வருகிறது. கிழக்கு பாகிஸ்தானிலிருந்து சணலை இறக்குமதி செய் வதற்குப் பதிலாக உள்நாட்டிலேயே கழிமுகப் பிரதேசத்தில் சணலைப் பயிர் செய்வதில் கவனம் செலுத்தப்படுகிறது. ரங்கூனுக்கு அருகில் ஒரு சணல் பைகள் செய்யும் தொழிற்சாலை நிறுவப்பட்டிருக்கிறது. மேற்கூறியவற்றைத் தவிர மற்றப் பயிர் வகைகள் எல்லாம் உள்நாட் டுத் தேவைக்காகவே விளைக்கப்படுகின்றன. ஏறக்குறைய மொத்த அரிசி உற்பத்தியில் 50% உள்நாட்டிலேயே உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது. இந்த அளவு போர்க்காலத்திற்கு முன்பிருந்த அளவைக் காட்டிலும் அதிகமானது. வறண்ட மண்டலத்தில் தாவர எண்ணெய்கள் கொடுக் கும் (vegetable oil) பயிர்களை விளைக்கும் நிலங்களின் பரப்பை அதிகரிக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. தற்போது உள்நாட்டிற்குத் தேவையான மணிலா எண்ணெயின் பெரும்பகுதி வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது.

அரிசிக்கு அடுத்தபடியாக மீன் உணவு முக்கியமாக இருக்கிறது. ஜப்பானில் ஆண்டிற்குத் தலைக்கு 74 பவுண்டு எடையுள்ள மீன் உணவு கொள்ளப்படுகிறது. பர்மாவிலோ 24 பவுண்டுகள்தாம். கடற்கரை ஓரங்களில் மீன் பிடிக்கும் முறைகளை நவீனமாக்க ஜப்பானிய வியா பாரக் கம்பெனிகளுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது.

விவசாயத்தின்மூலம் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் பர்மா வின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 80% ஆகிறது. தேக்குமரம் 9% அளவைப் பெறுகிறது. உலோகங்கள் 4% அளவிற்கும், பெட்ரோலிய ஏற்றுமதி 0·4%-க்கும் ஆகின்றது. (1937-ல் பெட்ரோலியம் மொத்த ஏற்றுமதியில் 22% பெற்றிருந்தது என்பது கவனத்துக்குரியது). பெட்ரோலியம், உலோகங்கள், தேக்குமரம் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதி அளவு போர்க் காலத்துக்கு முன்பிருந்ததைவிடக் குறைந்திருப்பதற்கு, உள்நாட்டுத் தேவை அதிகமாயிருப்பதைக் காரணமாகக் கூறமுடியாது. போர்க் காலத்தில் ஏற்பட்ட நாசத்தினால் வேளாண்மைக்குப் பயன்படும் நிலங் களைவிடக் கனிவளங்கள் நிரம்பிய பகுதியும், பெட்ரோலியப் படிவுகள் உள்ள இடங்களும் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு உற்பத்தித் திறன் இல்லா மல் சீரழிந்துவிட்டன என்பதையே காரணமாகக் கூறவேண்டும். மேலும், மேற்கூறிய பொருள்கள் தோண்டி எடுக்கப்படும் பகுதி களில் பல கலகக்காரர்கள் இருந்ததையும் காரணமாகக் கூறலாம். சுதந்திரம் அடைந்ததற்குப் பின்பு, மரத்தொழில் தேசியமயமாக்கப் பட்டது. காடுகளின் பாதுகாப்புக்கான (conservation) புதிய திட்

டங்கள் வகுக்கப்பட்டன. 1959-ல் 2,37,188 கன டன்கள் (cubic tons) அளவிற்கு மர உற்பத்தி (timber production) பெருகியது.

கீழ்க்கொடுக்கப்பட்டுள்ள அட்டவணையிலிருந்து மொத்த உலோகங்களின் உற்பத்தியளவு 1939-ல் இருந்ததைவிட மிகக் குறைவானது என்பதை அறியலாம்.

பர்மா—உலோகம், எண்ணெய் உற்பத்தி

	1939	1954	1961	
பதப்படுத்தப்படாத (crude) பெட்ரோலியம்	275	52	145	மில்லியன் காலன்கள்
வெள்ளீயம்	5·4	0·8	0·9	ஆயிரம் டன்கள்
டங்ஸ்டன்	4·3	0·5	0·4	,,
ஈயம்	77.1	26·0	27·0	,,
துத்தநாகம்	59	13	12	,,

1952-ல் பிரிட்டிஷ் உதவியுடன் ஷாண் மாகாணத்தில் உள்ள பவ்ட்வினி (Bawdwin) லுள்ள ஈயம், துத்தநாகம், வெள்ளிச் சுரங்கங்களை மீண்டும். பயன்படுத்த ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். ஆனால், மாவ்சி (Mawchi) யிலுள்ள மிகப்பெரிய டங்க்ஸ்டன் டின் சுரங்கங்கள் 1941-ல் பொட்டல் கொள்கையால் (Scorched earth) மிகவும் சேதமடைந்ததால், இன்னும் பழைய நிலைக்கு வரவில்லை. தெனசரீமி லுள்ள வெள்ளீயச் சுரங்கங்கள் பர்மா-பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகளின் கூட்டுறவுகளின்மூலம் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. ஆனால், கலகக்காரர்கள் நிறைந்த பகுதிகளில் உலோகங்களை வெட்டி எடுப்பதில் பல தடைகள் உள்ளதால், இக் கலகக்காரர்களை அடியோடு அடக்கும்வரை புதிதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட ஈயம், வெள்ளிப் படிவுகள் உள்ள காசின் மாகாணத்திலும், ஆண்டிமணி (Antimony), மாங்கனீஸ் (Manganese) உள்ள ஷாண் மாகாணத்திலும் மிகப்பெரிய அளவில் துத்தநாகப் படிவுகளைக் கொண்ட ஷ்வேடங் (Shwedung) கிலும் (ஷாண் மாகாணம்) பெருமளவில் எவ்வித முயற்சிகளையும் கடைப்பிடிக்க இயலாது.

ஏற்றுமதியைப் பொறுத்த அளவில் பெட்ரோலிய உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட குறைவு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். உலகப்போரினால் ஏற்பட்ட சேதத்தைவிட, 1949-ல் கலகக்காரர்களால் (insurgents) யேனங்யாங்கி (Yenangyaung) லிருந்து சிரியம் (Syriam) வரையுள்ள எண்ணெய்க்குழாய்களுக்கு ஏற்பட்ட சேதமே இதற்குக் காரணமாகும். 1953-ல் சௌக் (Chauk) என்னுமிடத்தில் ஒரு நாளைக்கு 120,000 காலன்கள் எண்ணெயைச் சுத்திகரிக்கும் திறன் கொண்ட சுத்திகரிப்

பாலை (Refinery) நிறுவப்பட்டது. இங்கு உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பெட்ரோலியம், மண்ணெண்ணெய் மத்திய வடக்கு பர்மாவின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்தது. 1957-ல் நாளொன்றுக்கு 140,000 காலன்கள் உற்பத்தித்திறன் கொண்ட புதிய சுத்திகரிப்பு ஆலை ஒன்று சிரியமில் நிறுவப்பட்டது. சௌக், லானிவா (Lanywa) ஆகிய எண்ணெய் வயல்களிலிருந்து நதிகளின் மூலமாக எண்ணெய் சிரியமுக்குக் கொண்டுவரப்படுகிறது. அநேகமாக பர்மாவின் பெட்ரோலியம் மண்ணெண்ணெய் ஆகியவற்றின் தேவையை மேற்கூறிய இரு சுத்திகரிப்பு ஆலைகளும் பூர்த்தி செய்கின்றன. பெருமளவில் பர்மா மீண்டும் பெட்ரோலிய ஏற்றுமதி நாடாக முன்னணிக்கு வரவேண்டுமென்றால், ஏனங்யாங் எண்ணெய் வயலை மீண்டும் பழைய உற்பத்தி நிலைக்குக் கொண்டுவர வேண்டும்.

இரங்கூனுக்கு 500 மைல்களுக்கு அப்பால் சிண்டுவின் மிதியா (Myitha) ஆறுகள் கூடுமிடத்தில் கலீவா (Kalewa) என்னுமிடத்தில் தரம் குறைந்த பிடுமினஸ் (Sub-bituminous) நிலக்கரி வைப்புகள் புதிதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆண்டிற்கு 300,000 டன்கள் நிலக்கரி தோண்டி எடுக்கப்பட்டு, பர்மாவின் ரெயில்வேக்கள் அனல் மின்விசை (Thermal electric power) நிலையங்களின் தேவைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுகின்றன.

தொழில்மயமாக்கல்

இரண்டாவது மகாயுத்தம்வரை இந்தியாவின் எல்லைப்புறத்தில் உள்ள மாகாண இயல்பைப் பெற்றிருந்ததால் பர்மாவில் சுதந்திரத்திற்கு முன்பு தொழிற்சாலைகள் குறிப்பிடும் அளவில் ஏற்படுத்தப்படவில்லை. 1940-ல் தொழிலகங்களில் வேலை செய்வோரின் எண்ணிக்கை 90,000 ஆகும். இதில் 50 சதவிகிதம் அரிசி ஆலைகளிலும், 12% மரமறுக்கும் தொழிற்சாலைகளிலும், 10% எண்ணெய்த் தொழிற்சாலைகளிலும் வேலை பெறும் வாய்ப்பைப் பெற்றிருந்தனர். யுத்தத்திற்குப் பின்பு 1951-ல் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்வோரின் எண்ணிக்கை 43,000ஆகச் சுருங்கிற்று. விரைவாகத் தொழில்மயமாக்க வேண்டும் என்ற விழைவு பர்மாவில் மிகுதியான அளவில் காணப்பட்டது. இதற்கென்று பல திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டன. அன்னியப் பொறியியல் கம்பெனிகளைக் கலந்தாலோசித்து ஒன்றன்பின் ஒன்றாக மூன்று அல்லது நான்கு இரண்டாண்டுத் தொழில் திட்டங்களுக்கு வழிவகுக்கப்பட்டது. தொழில்மயமாக்கும் கொள்கை பின்கண்டவைகளைக் குறிக்கோளாகக் கொண்டது.

(i) பர்மாவிலேயே சிக்கனச் செலவில் தயாரிக்கக்கூடிய, பிற நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதைப் படிப்படியாகக் குறைப்பது.

(ii) திட்டத்தின் முதற்பகுதி காலத்தில் தொழில் நுணுக்கப் பயிற்சியளிப்பதற்கான வசதிகளை விரிவுபடுத்துவது.

(iii) பர்மாவின் விவசாயத்தின்மூலமாகக் கிடைக்கும் தொழிற் பயிர்களைக் கச்சாப் பொருள்களாகக் கொண்ட அடிப்படையான தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவது. மேற்கூறிய தொழிற்சாலைகள் நாட்டிற்குப் பொருளாதார ஸ்திரத்தன்மை அளித்த பிறகு திட்டத்தின் பிற்காலத்தில் பர்மாவில் மூன்று பெரிய தொழிற்பகுதிகளை—இரங்கூன் பெருந் தொழிற்பகுதி, வறண்ட மண்டலத் தொழிற்பகுதி, அரக்கான் தொழிற்பகுதி—ஏற்படுத்துவது.

நாட்டில் பெருமளவில் தோன்றிய உள்நாட்டுக் கலவரங்களால் இரங்கூன் பகுதியில் தொழில் வளங்களை விஸ்தரிப்பதில் மட்டுமே கவனம் செலுத்த முடிந்தது. 1951-ல் புதிய நூல் நூற்று நெய்யும் ஆலையும், மருந்துகள் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையும், பொறி இயல் பள்ளிகளும் அமைக்கப்பட்டன. இரங்கூனிலுள்ள அடிப்படைத் தொழிற்சாலைகளுள் மின் விசையால் இயக்கப்படும் எஃகு தொழிற்சாலை மிக முக்கியமானதாகும். ஆண்டிற்கு 20,000 டன்கள் உற்பத்தித்திறன் கொண்ட இத் தொழிற்சாலை இரும்புப் பாளங்கள், எஃகு கம்பிகள், தகடுகள், ஆணிகள் ஆகியவற்றைத் தயாரிக்கிறது. இரங்கூனின் அடுத்த அடிப்படைத் தொழிற் செய்கையானது ஏற்கெனவே அமைக்கப் பட்ட மரமறுக்கும் தொழிற்சாலைகளின் திறத்தை விரிவுபடுத்துவதும் இத் தொழிலுக்குத் தொடர்பாக உள்ள மெல்லிய பலகைகள், கட்டடங் களுக்கு வேண்டிய மரச்சாமான்கள் ஆகியவற்றின் உற்பத்தியைப் பெருக்குவதுமாகும். ஆற்றங்கரை ஓரங்களில் ஓடு செங்கல் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையும் அமைக்கப்பட்டது. மேலும், ஆண்டிற்கு 1,20,000 டன்கள் ஸிமெண்ட் தரும் புதிய தொழிற்சாலை ஒன்றும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இவற்றைத் தவிர ஏற்கெனவே உள்ள பருத்தி ஆலைகளில் உற்பத்தித்திறன் பெருக்கப்பட்டது என்றாலும், புதுப் பருத்திநூல் நூற்கும், துணி நெய்யும் ஆலைகளை அமைப்பதில் பருத்தி விளையும் பகுதியிலுள்ள மாண்டலேக்கு முதல் இடம் கொடுக்கப்பட்டது. பட்டுநூல் இழைகளைச் சுற்றவும், நூற்கவும் ஆலை ஒன்று இரங்கூனில் அமைக்கப்பட்டது. இரங்கூனிலுள்ள சணல் தொழிற்சாலை ஏற்கெனவே குறிக்கப்பட்டது. இதர தொழிற்சாலைகளும்—பெயிண்ட், வார்னிஷ், கண்ணாடி, ரப்பர் டயர்கள், ஸோப்புகள் தயாரித்தல்—காலப்போக்கில் ஒவ்வொன்றாகத் தோன்றின. கடைசியாக மிக முக்கியமான உணவுப் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையும் இரங்கூனில் உண்டு. ஏற்கெனவே உள்ள சிறிய அரிசி ஆலைகளை நவீனமாக்குவதில் தீவிரம் காட்டப்படுகிறது.

பர்மாவின் தொன்மையான இரு கூறுபட்ட புவியியலுக்கேற்ப (geograplical dualism) பர்மாவின் இரண்டாவது தொழிற்பகுதி

வறண்ட மண்டலத்தில் உள்ள மிங்கியான் (Myingyan) கேந்திரமாகக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டது. இந்த நகரமானது ஐராவதி நதிக் கரையின்மீது மாண்டலேய்க்குத் தென்மேற்கே 60 மைல்களுக்கப்பால் முக்கிய இருப்புப் பாதையினின்று பிரியும் கிளை ரெயில்பாதை முடியுமிடத்தில் அமைந்துள்ளது. எண்ணெய் வயல்கள் நிரம்பிய நிலப்பரப்புகளுக்கு அருகிலுள்ளதுடன், இந் நகரமானது கலேவா (Kalewa) நிலக்கரிச் சுரங்கத்திற்கும், பாலுசவுங் (Baluchaung) புனல் மின்விசை நிலையத்திற்கும் இடையே இருக்கிறது. தற்போதுள்ள திட்டமானது துத்தநாகத்தை உருக்கிச் சுத்திகரிக்கும் ஆலை ஒன்றையும், சல்ப்யூரிக் அமிலம், இரசாயன உரம் ஆகியவற்றைத் தயாரிக்கத் தொழிற்சாலைகளை நிறுவக் கருதியுள்ளது. இவற்றுடன் இவ்விடத்திலும் மாண்டலேயிலும் செய்யக் கருதியுள்ள துணி நெய்யும் ஆலைகள் அபிவிருத்திகளும் தாயட்மியோவில் (Thayetmio) ஏற்கெனவே உள்ள தொழிற்சாலைகளை மேலும் விஸ்தரிக்கச் செய்வதும் திட்டத்தில் இடம் பெற்றுள்ளன. மாண்டலேயில் தேயிலையைப் பெட்டிகளில் அடைத்தனுப்பும் தொழிற்சாலையும் சர்க்கரை ஆலைகளும் நிர்மாணிக்கப்பட்டுவிட்டன.

வட அரக்கானில்—பர்மாவின் மூன்றுவது தொழிற்பகுதியில், மற்ற இரு பகுதிகளுடன் ஒப்பிட்டுப்பார்க்குங்கால் குறைவான முன்னேற்றமே ஏற்பட்டுள்ளது எனலாம். மிகப்பெரிய அளவில் மூங்கிற் குழம்பு தயார் செய்வதும், காகிதம் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையும் அமைப்பதற்கான முயற்சிகள் தொடங்கப்பட்டிருக்கின்றன. மேலும் இதற்கான இரசாயனப்பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையும் பொன்னுக்யுன் (Ponnagyun) என்ற இடத்தில்—ஸைங்டின் (Saingdin) நீர்வீழ்ச்சியிலிருந்து 40 மைல்கள் தூரத்தில் அமைக்கப்பட இருக்கிறது.

இவ்வாறு மிக விரிவான தொழில் மயமாக்கும் திட்டம் ஒருபுறமிருக்க, அரசாங்கம் பர்மாவின் நாட்டுப் புறங்களில் சிதறிக் கிடக்கும் சிறு கைத்தொழில்களையும் விரிவுபடுத்த வேண்டும் என எண்ணி வருகிறது. பல பொருள்கள் சிக்கனச் செலவில் நாட்டுப்புறங்களில் தயாரிக்கப்படுவதால், இச் சிறு கைத்தொழில்களை மேலும் மேலும் வளரச் செய்வது அவசியம். இவற்றின் எதிர்கால வெற்றி, போக்குவரத்துகளில் அபிவிருத்தி, நிதி வழங்குதல், தொழில் நுணுக்கங்களைக் கற்றுக்கொள்ளுதல், மின்சார வசதிகளை விரிவுபடுத்துதல் ஆகியவற்றின் மீதே சார்ந்து நிற்கிறது.

மின்விசை அபிவிருத்தி

பர்மாவின் தொழில் மயமாக்கும் கொள்கை அதிக அளவில் மின்விசை உற்பத்தியின் அளவை நம்பி இருக்கிறது. இரங்கூனில் ஆரம்பத்தில், நீராவியால் இயக்கப்பட்ட (steam power) ஒரே மின்விசை

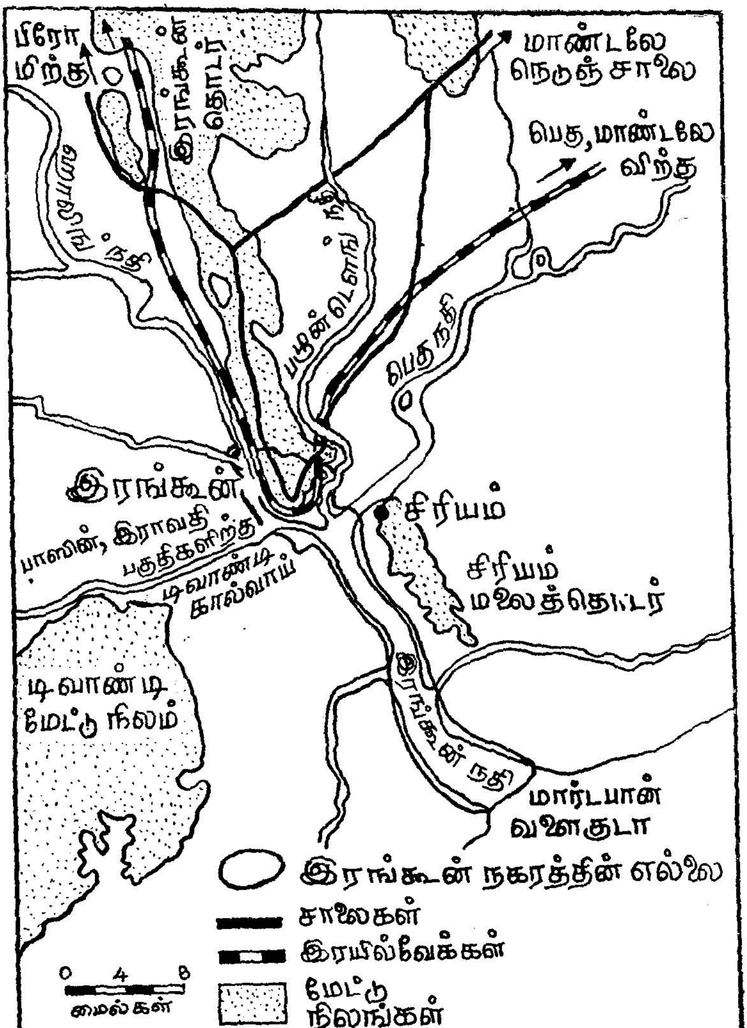
உற்பத்தி நிலையம்தான் இருந்தது. இது ஆண்டுக்கு 24,000 கி. வாட் மின்சாரத்தையே கொடுத்து வந்தது. நாட்டின் மற்றப் பகுதிகளில் டீஸல் எண்ணெயால் இயங்கும் 100 சிறு இயந்திரங்கள் முக்கிய நகரங்களின் விளக்குகளுக்குத் தேவையான மின்சாரத்தைத் தந்தன. இதைத் தவிர 70 டீஸல் இயந்திரங்கள் சுரங்கங்களுக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்கும் தேவையான மின்சாரத்தைத் தந்தன. தொழில்மயமாக்கும் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாகவே மின்சார உற்பத்தியின் பெருக்கம் கருதப்பட்டது. புதிதாகப் பல இடங்களில் டீஸல் இயந்திரங்கள் நிறுவப்பட்டன. எண்ணற்ற நகரங்களுக்கும் பெரிய கிராமங்களுக்கும் இவைகளின் துணைகொண்டு மின்சார வசதிகள் விஸ்தரிக்கப்பட்டன. முடிவில் பெரிய அளவு தொழில் அபிவிருத்திக்கான செயல்களைச் செவ்வனே செய்ய வேண்டுமென்றால், அதற்குத் தேவையான மின்சார விசையைப் புனல் மின்விசை நிலையங்களை நிர்மாணிப்பதன்மூலமே அடைய முடியும் என்பது தெளிவாயிற்று. இத்தகைய மின்விசை உற்பத்தி நிலையங்களின் முக்கிய வேலையானது, சுரங்கங்கள், தொழிற்சாலைகள், நீர்ப் பாசன வசதிகள் ஆகியவற்றிற்குத் தேவையான மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்து தருவதேயாகும்.

இரங்கூனுக்கு அருகே அண்மையில் திறந்துவைக்கப்பட்ட அனல் மின்விசை நிலையத்தைத் தவிர, நாட்டின் பிற பகுதிகளில் புனல் மின் விசை நிலையங்களை அமைப்பதில் கவனம் செலுத்தப்படுகிறது. மூன்று முக்கியத் திட்டங்கள்—சால்வீனின் துணையாறான பாலுசௌங்கில் (84,000 கி. வாட்); பெகு ஆற்றின் மீதுள்ள தய்க்கி (Taikkayi) (15,000 கி. வாட்கள்); அரக்கானிலுள்ள ஸைங்கின் நீர்வீழ்ச்சி அருகில் அமைக்கப்படும்.

போக்குவரத்து அபிவிருத்தி

இரண்டாவது மகா யுத்தத்தின்போது உண்டான தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக இரண்டு சாலைகள்—பர்மா சாலை, லேடோ சாலை—அமைக்கப்பட்டன. புதிதாகத் தாய்லாந்து—பர்மா இருப்புப் பாதையும், மௌல்மீன்-ஏ (Moulmein-ya) கிளை இருப்புப்பாதையும் புதிதாகப் போடப்பட்டன. இராணுவ நலன்களைக் கருத்தில் கொண்டே உருவாக்கப்பட்டதால் இவைகள் வியாபார அபிவிருத்திக்குப் பெரிதும் பயன்படவில்லை.

ரெயில்வேக்கள் மட்டும் எல்லாவற்றைக்காட்டிலும் மிகப் பெரிய சேதத்தை அடைந்தன. 1953-ல் மொத்தம் 2,058 மைல்கள் நீளமுள்ள இருப்புப்பாதையில் 1649 மைல்களே மீண்டும் உபயோகமுள்ளனவாக பழுதுபார்க்கப்பட்டன. இவற்றில் பெரும் பகுதி கலகக்காரர்கள் வசிக்குமிடங்களிலேயே இருப்பது ரெயில் பாதைகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் பழுதுபார்ப்பதற்கும் மிக்க தடையாயுள்ளது. ரயில்வேக்களின்


மாண்டலே
நெடுஞ்சாலை
பெகு நதி
இரங்கூன்
பாஸின், இராவதி
பகுதிகளிற்கு
டிவாண்டி
கால்வாய்
சிரியம்
சிரியம்
மலைத்தொடர்
டிவாண்டி
மேட்டு நிலம்
இரங்கூன் நதி
மார்டபான்
வளைகுடா
இரங்கூன் நகரத்தின் எல்லை
சாலைகள்
இரயில்வேக்கள்
மேட்டு
நிலங்கள்
0 4 8
மைல்கள்

படம் 11. இரங்கூன்

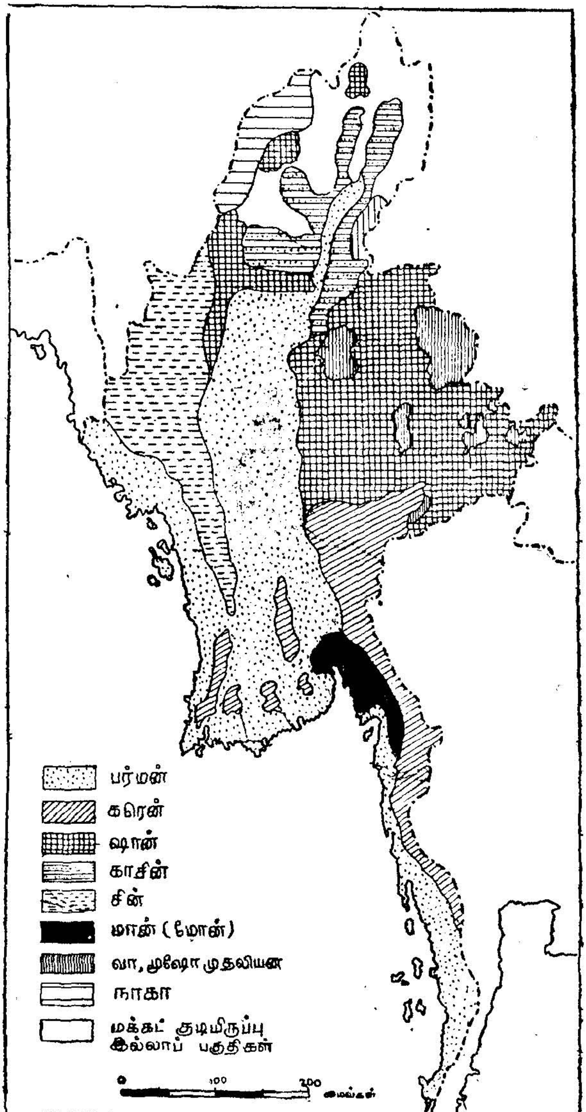
மூலம் கொண்டு செல்லப்படும் மொத்தச் சரக்கின் அளவு யுத்தத்திற்கு முன்பு எடுத்துச் செல்லப்பட்ட அளவுக்கும் குறைவாகவே இருக்கிறது. ரெயில் பாதைகளுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கப்படும்போது நெடுஞ்சாலைகள் போரைக்காட்டிலும் கலகக்காரர்களாலேயே மிக்க சேதமடைந்தது. அவற்றில் பெரும்பாலானவை இன்றும் இழிநிலையிலேயே இருக்கின்றன. இந்நிலை பர்மாவின் பொருளாதார வாழ்க்கையில் நெடுஞ்சாலைகள் அவ்வளவு சிறப்பான அங்கம் வகிக்கவில்லை என்பதைத்தான் பிரதிபலிக்கிறதே தவிர, உடனடியாக புதுப்பிப்பதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படவில்லை என்பதை சுட்டிக்காட்டுவதாகக் கொள்ளக் கூடாது.

சுதந்திரம் அடைந்தபின் உள்நாட்டுக் கடற்கரை ஓர நீர்ப் போக்குவரத்துத் தேசிய மயமாக்கப்பட்டது. கடற்கரை ஓரப் போக்குவரத்துப் பெரிதும் முன்னேற்றமடைந்துள்ளது. அரக்கானுக்கும் இரங்கூனுக்குமிடையில் மாதத்திற்கு இருமுறை கப்பல்கள் ஓடுகின்றன. இரங்கூனுக்கும் சிங்கப்பூருக்குமிடையில் மாதமொருமுறை கப்பல் செலுத்தப்படுகிறது. இதைத் தவிரச் சிறு கப்பல்கள் இரங்கூனையும் கல்கத்தாவையும் இணைக்கின்றன.

இரங்கூன் துறைமுகம் : இது இன்னமும் பர்மாவின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் 85 சதவிகிதத்தையும், 50%-க்கு மேலான பர்மாவின் கடற்கரை வர்த்தகத்தையும் கொண்டு விளங்குகிறது. போரின் காரணமாகத் தன்னிடத்திலுள்ள துறைமுக வசதிகள் அடைந்த சேதத்தினால் பாதிக்கப்பட்டதால், போருக்கு முன்பிருந்த வாணிபத்தின் அளவில் பாதிக்குச் சற்றுக் குறைவாகவே இன்றைய இரங்கூனின் வாணிபம் செயற்படுகிறது. துறைமுக வசதிப் பற்றுக்குறையை இரங்கூனிலுள்ள வியாபாரிகளும் அரசாங்கமும் உணரத் தொடங்கியுள்ளனர். இரங்கூன் ஏற்றுக்கொண்டுள்ள வர்த்தகம் போக எஞ்சியுள்ளதை பாஸீன் துறைமுகமும் அக்கியாப்பும் கையாளுகின்றன (படம் 11). இதைத் தவிர மௌல்மீன், மெர்குய் (Mergui) துறைமுகங்கள் கடற்கரை ஓர வாணிபத்தில் முறையே 15%, 20% பெற்றிருக்கின்றன.

போருக்குப் பிற்காலத்திலேயே, கலகக்காரர்களை ஒடுக்குவதற்கான பயனை அளிப்பதற்காக விமானப் போக்குவரத்துப் பெருமளவில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. தேசியமயமாக்கப்பட்ட இப் போக்குவரத்து பர்மாவின் 34 நகரங்களை இணைக்கின்றது.

இதுகாறும் கூறப்பட்ட பொருளாதார புனரமைப்பிற்காகவும், புதிய தொழில் வளங்களை அமைப்பதற்காகவும் எண்ணிப் போடப்பட்ட திட்டங்களையும் அவைகளால் ஏற்பட்ட பயன்களையும் நோக்கின் எதிர்பார்த்ததைவிடக் குறைந்த அளவு பயன்களே ஏற்பட்டன. ஓரளவுக்குக் குறுகிய கால நோக்குடன் பார்க்குங்கால் உலகப் போரினால்



படம் 12. பர்மாவின் மொழிகள்

ஏற்பட்ட சீர்குலைவுகளும், உள்நாட்டுக் கலவரங்களும் திட்டங்களின் முழுப் பயனைப் பெறமுடியாமல் செய்துவிட்டன என்றாலும், பிற்கால நல்வாழ்விற்கு இத் திட்டங்கள் அடிகோலியுள்ளன என்பதில் ஐயமில்லை. தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே தலைக்கு அதிக அளவு நில விகிதத்தைக் கொண்டுள்ள பர்மாவில் நானாவிதமான உலோகக் கனிவளங்களும், வனவளங்களுமிருப்பதால் பொருளாதாரம் மீண்டும் உன்னத நிலையை அடைவதற்குரிய சூழ்நிலைகள் இருக்கின்றன.

பர்மா—அரசியல் தரையியல்

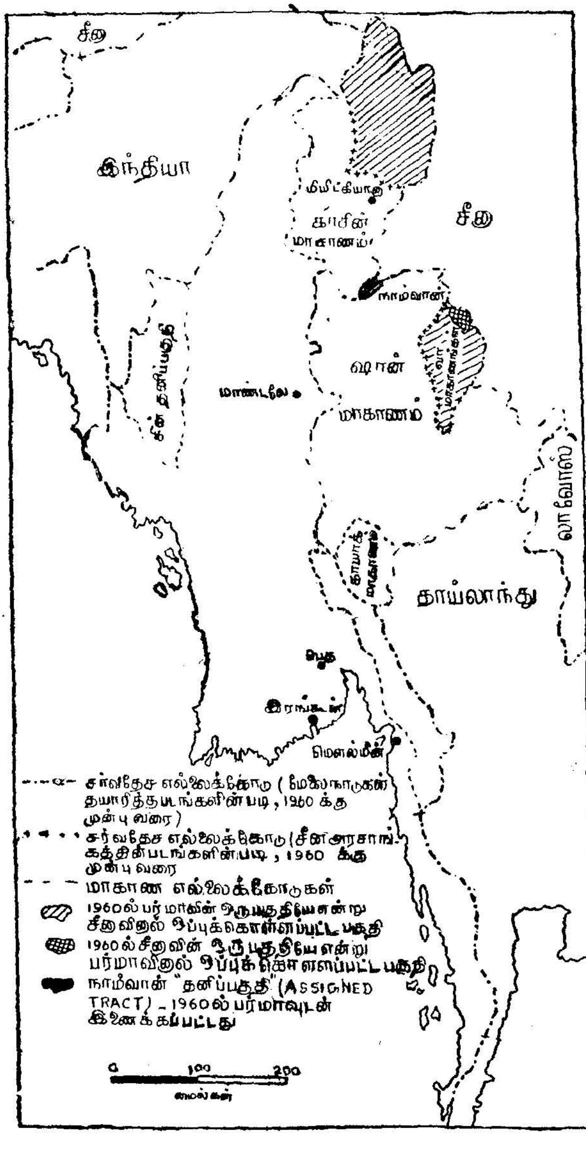
தென்கிழக்கு ஆசியாவின் முன்னாள் காலனி ஆதிக்கத்திலிருந்த நாடுகளில் பொதுவாக இருப்பதுபோல் சுதந்திர பர்மாவும் தன் எல்லைக்குள், பழைய ஆட்சியின் வழிவழியாகப் பெற்ற, பல்வேறு அளவிலும், உள்ளப்பாங்கிலும் வேறுபட்ட சிறுபான்மை சமூகத்தினரைக் கொண்டுள்ளது (படம் 12). சிறுபான்மையினரின் எண்ணங்களுக்கும் மதிப்புக் கொடுக்குமளவில் பல இனத்தவரும் பங்குகொள்ள வாய்ப்பளிக்கும் கூட்டாட்சி (federation) அரசியல் நிர்ணயமாக ஆக்கப்பட்டது. பர்மா ஆறு மாகாணங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டது. மத்திய சமவெளியைக் கொண்ட பர்மா மாகாணம், ஷாண் மாகாணம், காசின் மாகாணம், காரென்னி மாகாணம் (அல்லது காயா மாகாணம்), கௌதுலே சிறப்புப் பகுதி (இன்றைய கரென் மாகாணம்), சின் மக்களின் சிறப்புப் பகுதி ஆகியவையே இந்த ஆறு மாகாணங்கள். ஒவ்வொரு மாகாணமும் தனக்கென்று தங்கள் உள் விவகாரங்களை நடத்திக் கொள்ள இராச்சிய கௌன்சில்களைக் (Council of State) கொண்டதுடன் கூட்டுப் பார்லிமெண்டின் மேல்சபையில் பிரதிநிதித்துவம் பெற்றிருக்கின்றன. இவ்வாறு சிறுபான்மையினரின் உரிமையைக் காக்க உண்மையான முயற்சியால் சமஷ்டி ஏற்படுத்தப்பட்டதாயினும், தேசிய ஒற்றுமைக்கு ஆபத்து நேராவண்ணம் அவற்றைச் செயற்படுத்தும் நிலையில் பல துன்பங்கள் தோன்றின. குறிப்பாகப் பல்வகைப்பட்ட மக்கள் புவியியல் ரீதியில் ஒவ்வோர் இனத்திற்கென்ற ஒரே பகுதியில் வாழாமல் பல்வேறு பகுதியில் சிதறிக்கிடந்ததால் சிறுபான்மையினர் பிரச்சினையைத் திருப்திகரமாகத் தீர்த்துவைக்க முடியவில்லை. மேலும், சிறுபான்மையினருக்காக ஏற்படுத்தப்பட்ட மாகாணத்தின் எல்லைகள் அம் மக்கள் பரவியிருக்கும் எல்லாப் பகுதிகளையும் உட்கொள்ளாத மனக்கசப்பை ஏற்படுத்தியது.

மற்றச் சிறுபான்மையினரைப்போல் ஒரே தனிப்பட்ட அரசியல் பிரிவில் உள்ளடக்கிக் காட்ட இயலாதவாறு சிதறி இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தவிர ஷாண் மக்களால் எவ்விதப் பிரச்சினையும் ஏற்படவில்லை. மத்திய சமவெளியில் வசிக்கும் பர்மன் மக்களைப்போல் இவர்கள் பௌத்த மதத்தையே தழுவி இருக்கின்றனர். இயற்

கையிலேயே கிழக்குப் பீடபூமிகள் பல துண்டுகளாக அமைந்திருப்பதால் ஷாண் மக்கள் பரவியிருக்குமிடங்களில் 30-க்கும் மேற்பட்ட சிறு பிராந்தியப் பகுதிகள் உள்ளன. இந்த ஒவ்வொரு பிராந்தியமும் ஆரம்பகாலத்தில் பர்மா சுதந்திரம் பெறுவதற்கு முன்பு .தம் இனத்தில் வழிவழி வந்த அரசனின் ஆட்சியைப் பெற்றிருந்தது. இவ்வரசர்களில் பெரும்பாலோர் பர்மா அரசர்களின் பிரபுத்துவத்தை அங்கீகரித்தனர் என்றுலும், இவர்களில் பலர் சால்வீனுக்குக்-கிழக்கில் உள்ள பகுதிகளில் ஆட்சிபுரிந்தவர்கள், சீனுவின் அரசியல் ஆதிக்கத்தையும் அங்கீகரித்தனர். 1948-ல் ஷாண் மக்களின் விருப்பத்திற்கேற்ப அவர்கள் வாழும் பகுதிகள் எல்லாம் ஒன்றுசேர்ந்த 57,816 சதுர மைல்கள் பரப்புள்ள ஷாண் மாகாணம் அமைக்கப்பட்டது. மக்களுக்குப் பணிபுரியும் பயிற்சிபெற்ற ஊழியர்கள் (civil servants) போதுமான அளவில் உள்ளமையால் இம் மாகாணத்தில் ஜனநாயகக் கோட்பாடுகளை அமல் படுத்துவதில் பல இடர்ப்பாடுகள் தோன்றின. ஷாண் அரசர்கள் ஜனநாயகக் கோட்பாட்டிற்கிணங்கத் தங்கள் உரிமைகளை விட்டுக் கொடுத்துவிட்டபோதிலும், பர்மாவினுடைய மேல் சபையில் (Chamber of Nationalities) தங்கள் பகுதிகளில் வசிக்கும் மக்களின் பிரதிநிதிகளாக அரசியலில் பங்குகொள்ளும் உரிமைகளைப் பெற்றிருக்கிருர்கள். 1958-ல் நடைபெற்ற ஷாண் தலைவர்கள் மகாநாட்டில் ஷாண் மாகாணம் பர்மா சமஷ்டி (Burma Union) யினின்று பிரியும் தீர்மானம் வற்புறுத்தப்பட்டது. இதையே காரணமாகக் காட்டி இராணுவம் ஜனநாயக மந்திரி சபையைக் கவிழ்த்து பர்மாவில், 1962-ல் ஆட்சியைக் கைப்பற்றியது.

சிறுபான்மைக் குழுவினருள்ளே பெரும் பகுதியினராகிய காரென் மக்கள், மற்றவர்களைக் காட்டிலும் மத்திய அரசாங்கத்தோடு ஒத்துழைப்பதில் அவ்வளவு அக்கறை கொள்ளாததால் பலவிதப் பிரச்சினைகள் எழுந்தன. இவர்களில் பள்ளத்தாக்கில் வசிப்பவர்கள், மான், பர்மன் ஆகிய மக்கட் பிரிவுடன் ஒன்றியதால், தாழ்நிலப் பகுதிகளில் வசிக்கும் காரென்கள் பர்மாவின் ஒற்றுமைக்கு எவ்விதமான இடையூற்றையும் ஏற்படுத்தவில்லை. ஆனுல், மலைப்பாங்கான பகுதிகளில் வசிக்கும் காரென்கள், புறச் சமயத்தவராகவே இருந்து மலைகளில் வசிக்கும் ‘காட்டு ஆடுகள்’—நாகரிக மற்றவர்கள்—என்று மற்றவர்களால் இழிவாகக் கருதப்பட்டனர். ஆரம்பத்தில் தென்கிழக்குப் பீடபூமிப் பகுதியிலும் பெகுயோமாவின் ஒருசில பகுதியிலும் வாழ்ந்த இவர்கள் பிரிட்டிஷ்காரர்கள் வந்த பிறகு பர்மாவின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் வியக்கத்தக்கவகையில் பரவிப் பெருகினர். அமெரிக்க ஞானஸ்நான சங்கங்களின் (American Missionary) ஈர்ப்புக்குப் பலர் வசமாயினர். கிறித்துவப் பள்ளிகளில் கல்வியைப் பெற்றதினுல் இவர்களில் பலர் பல்வேறுவிதமான வேலை வாய்ப்பை—தானுக்

காரர்கள், நர்ஸுகள், ஆசிரியர்கள், மருத்துவர்கள், போர் வீரர்களாகப் பெற்றனர். இராணுவத்திலும் இவர்கள் உயர்ந்த பதவிகளைப் பெற்றனர். அவர்களின் வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்த போதிலும் பர்மியர்கள்மேல் கொண்ட வெறுப்பு ஒரு சிறிதும் குறையவில்லை. மேலும், கிறித்துவ மதத்தைத் தழுவியதால் இவர்களுக்கும் பர்மியர்களுக்கும் உள்ள வேறுபாடுகள் வளர்ந்தன. இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தில் காரென்கள் பிரிட்டிஷ் படையினராக ஜப்பானியர்களை எதிர்க்கும் மாற்றுக் கொரில்லாப் போர் முறையில் தேர்ந்தவர்களாகப் பயிற்சி பெற்றனர். போருக்குப்பின் எழுந்த காலத்திலேயே ஏதேனும் ஒருவகையான சுய உரிமையைக் காரென்களுக்கு அளிக்க வேண்டும் என்று அன்றைய ஆளும் கட்சியினரின் தலைவர்களுக்குத் தெளிவாகத் தெரிந்தபோதிலும், நடைமுறையில் சிவப்புக் காரென்களின் தலைவர்கள் (Red Karans) ஆண்ட பகுதிகள்மட்டுமே இணைக்கப்பட்டு, 4,500 சதுர மைல்கள் பரப்பளவு கொண்ட காரென்னி மாகாணம் அமைக்கப்பட்டது. பின்னர் காயா மாகாணம் என்று இதற்குப் பெயர் சூட்டப்பட்டது. இப் பகுதியில் பர்மாவிலுள்ள 15 இலட்சக் காரென் மக்களில் 80,000 மக்களே இருந்தனர். மற்றக் காரென்கள் காயா மாகாணத்தின் தெற்கிலுள்ள குன்றுப் பகுதிகளில் பர்மன், மான் மக்களுக்கிடையில் சிறுபான்மையினராக இருந்தனர். 1945-ல் இப்பகுதியும் காரென்னி மாகாணத்துடன் சேர்க்கப்படவேண்டுமென்று காரென் தலைவர்கள் வற்புறுத்தினார்கள். இதற்கென்று தனியாகக் கௌதுலே சிறப்புப் பகுதி ஏற்படுத்தப்பட்டுப் பின்பு காரென் மாகாணம் என்று அழைக்கப்பட்டது [படம் 13]. காரென்னி, கௌதுலே பகுதிகள் இரண்டும் ஒன்றாக இணைக்கப்படாததினால் ஏற்பட்ட ஏமாற்றத்தினால் 1949-ல் யூனியன் அரசாங்கத்திற்கு எதிராக, காரென்கள் புரட்சி செய்தனர். 1954-ல் ஏறக்குறையக் கலகம் ஒடுக்கப்பட்டது. எவ்வித மாறுதலுமில்லாமல் கௌதுலே சிறப்புப் பகுதி, காரென் மாகாணம் என்ற நிலையான பெயரைப் பெற்றது. இப் பகுதியில் மொத்தக் காரென் மக்களின் எண்ணிக்கையில் 30% உள்ளனர். எஞ்சிய 70% அரக்கான் பள்ளத்தாக்கு, கீழ் சாஸ்லின் பள்ளத்தாக்கு, தெருஸரீம் கடற்கரைப் பகுதி ஆகியவற்றில் வசிக்கின்றனர். காரென்கள் விரும்பிய அரக்கான் பள்ளத்தாக்கு இன்றுவரையில், காரென் மாகாணத்துடன் சேர்க்கப்படவில்லை. மேலும் காரென்கள் வசிக்கும் எஞ்சியுள்ள பகுதிகளைக் காரென் மாகாணத்துடன் சேர்த்துக்கொள்வதென்றால் பெருமளவில் காரென் அல்லாதாரைக் காரென் மக்களின் ஆட்சிக்கு உட்படுத்தவேண்டிவரும். இதுவோ ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது. இதற்காக பர்மாவின் எந்த அரசாங்கமும், நாட்டின் ஒரு பகுதியை அதாவது நவீன பர்மாவின் பொருளாதார மேன்மைக்கு அடிப்படையாக விளங்கும் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் பெரும்பகுதியை விட்டுக்கொடுக்காது. முன்பு ஒதுக்கப்



படம் 13. பர்மா : நிர்வாகப் பிரிவுகள் (1960)

பட்ட பகுதிகள் என்றழைக்கப்பட்ட பகுதிகளில் வாழும் சின், காசின், நாகர்கள் ஆகியோரை ஷாண், காரென் ஆகியவர்களுடன் ஒப்பிடுங்கால், முன் கூறப்பட்டவர்களால் கடும் பிரச்சினை எதுவுமே தோன்றவில்லை எனலாம். இதற்கு, விலங்குகளைத் தெய்வமாக வழிபடும் கொள்கையைக்கொண்டு ஒருசில தனிப்பட்ட பகுதிகளில் இம் மக்கள் வாழ்வதையே காரணமாகக் கூறமுடியாது. அவர்கள் மிகமிக உள்ளடங்கியும், பழமையும், அதிக தொடர்புகொள்ள முடியாத பகுதிகளிலும் வசிப்பதையே காரணமாகக் கூறவேண்டும். ஆங்கிலேயரின் நேரிடை ஆட்சிக்கு அவர்கள் உட்படுத்தப்படவில்லை. இன்றும், சுதந்திர பர்மாவின், அதாவது ஸமஷ்டியின் பகுதிகளாகவே இப் பிராந்தியங்கள் கருதப்பட்டாலும், ஆதிவாசிகளின் தலைவர்களின் ஆட்சியே நடைமுறையில் இன்று செல்வாக்குள்ளதாக இருக்கின்றது.

அரக்கானியர்கள், இந்தியப் பூர்வீகத்தைப் பெற்றவர்களின் வழி வந்தவர்களாயினும் பர்மியர்களென்றே கருதப்படுகிறார்கள். அவர்களின் மொழி, பழைய பர்மிய மொழியின் ஒரு திரிபே. எவ்வாறிருப்பினும், நீண்ட மலைத்தொடர்களுக்கு மறுபுறத்தே இருப்பதால் ஐராவதி பள்ளத்தாக்கிலுள்ள பர்மன்களைவிடத் தாங்கள் வேறுபட்டவர்கள் என்றே நினைக்கிறார்கள். மேலும், 1784 வரை அவர்களுக்கென்று ஒரு தனி இராச்சியமும் அரசர்களும் இருந்தார்கள் என்ற நினைப்பு இன்றும் அவர்கள் மனத்தில் பசுமையாகவே இருக்கிறது. பிரிட்டிஷ் ஆட்சி மறைந்த பின்னர் அரக்கானியர்கள் மட்டுமல்லாமல் அவர்களிடையே வாழ்ந்த இந்தியர்களும் பிரிவினை மனப்பான்மையை வளர்த்தார்கள். இவ்வியக்கங்கள், எல்லைப்புறத்தின் குறுக்கே இருந்து உலகப் போருக்குப் பின்னர் வந்த பாகிஸ்தானியர்களால் மேலும் வலிமை பெற்றன. தொடர்ந்து வந்த பாகிஸ்தானின் ஊடுருவல்களால் அதாவது முஜாஹிட்ஸ் (Mujahits) என்பவர்களால் அக்யாப் பகுதியில் வாழும் முகம்மதியர்களின் எண்ணிக்கை பௌத்தர்களைக்காட்டிலும் அதிகமாயிற்று. கிழக்கு பாகிஸ்தானிலிருந்து வந்த கூட்டத்தினர், முஜாவர்ட் என அழைக்கப்பட்டவர்கள், பிரிவினைக் கொள்கையை வெளிப்படையாகப் பிரசாரம் செய்ததுமல்லாமல், இக் குறிக்கோளை அடைய பாகிஸ்தான் அரசாங்கத்தின் உதவியையும் வேண்டினர். அத்தகைய உதவியைச் செய்ய பாகிஸ்தான் அரசாங்கம் வெளிப்படையாக முன்வராததால் அரக்கானியர்களின் இரு கூட்டத்தாருக்குமிடையேயிருந்த உறவில் பிளவு ஏற்பட்டது. முகம்மதியர்கள் கை ஓங்கிவிடுமோ என்று பயந்த அரக்கான் பகுதி புத்த மக்கள், பர்மா யூனியனிலிருந்து பிரிந்துபோவதாக பயமுறுத்தவே, மத்திய அரசாங்கம் 1961-ல் புதிய அரக்கான் மாகாணமொன்றை ஏற்படுத்துவதற்கு உறுதிமொழி வழங்கியது. ஆனால், 1962-ல் ஏற்பட்ட ராணுவ ஆட்சியின் விளைவால் இப் புதிய மாகாணம் அமைக்கப்படுமா என்பது சந்தேகம்தான்.

பர்மா, இந்தோனேஷியாவிற்குத் தொல்லை கொடுக்கும் 'பிராந்திய' (Regional) சிறுபான்மையரின் பிரச்சினைகளைப்போன்ற பிரச்சினைகளைச் சிறு அளவில் பெறுகின்றதாயினும், பிரிவினை இயக்கங்களை ஓர் எல்லைக்குள்ளேயே கட்டுப்படுத்தி வைத்திருக்க எண்ணுகிறது.

பர்மாவில் உள்நாட்டுப் பிரச்சினைகள் இருப்பினும், அவை பல காரணங்களால், இந்தோனேஷியாவில் உள்ளதைப்போல் அவ்வளவு கடுமையாக இல்லை. முதற்கண், நாட்டின் புவியியல் தரைப் பரப்பானது, நடுவினின்றும் விலகிச் செல்கின்ற போக்குகளுக்கு இடங் கொடுக்கும் தன்மையைப் பொறுத்தவரையில், அவ்வாறு செல்லவிடாது ஐக்கியப்படுத்தும் முறையில் அமைந்துள்ளது. சுற்றிலுமுள்ள அரை வட்ட வடிவில் அமைந்த மலைகளுக்குக் குறுக்கே, வெளி உலகத்தோடு கொண்டுள்ள தொடர்பு வழிகள் ஒரு சிலவாகவும் கடினமாகவும் உள்ளன. இயற்கையாகவோ அல்லது செயற்கையாகவோ அமைந்த உள்நாட்டு வழி, துறைகளெல்லாம் நாட்டின் மத்திய அச்சில், அதாவது, வறண்ட மண்டலத்தில் ஒன்றுபடுத்தப்படுகின்றன. ஆதிக்கம் செலுத்தி வரும் இனத்தாரின் தாய்நாடாகக் கருதப்படும் கழிமுகப் பிரதேசத்திலும் வழிகள் ஒன்றுசேர்க்கப்படுகின்றன.

நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளில் அவ்வவ்விடங்களில் எழும் கிளர்ச்சிகளுக்குப் பர்மியர்கள் ஈடுகொடுக்கவேண்டி வந்தாலும், முக்கியமான போக்குவரத்து வழிகளைத் தன் அதிகாரத்தின்கீழ்க் கொண்டு கட்டுப்படுத்திய மத்திய அரசாங்கத்தின் திறமையானது, கிளர்ச்சி செய்யும் கூட்டத்தாரிடையே ஒற்றுமை ஏற்படாமல் தடுத்தது. மேலும், தன் அதிகாரத்திற்குற்பட்ட பகுதியில், எல்லா ஏற்றுமதிப் பொருள்களும் செல்லும் பெருந் துறைமுகமாகிய ரங்கூன் இருப்பது, பொருளாதார ரீதியில் ஒரு பெரிய அதிட்டமேயாகும். மேலும், பெரும்பாலான ஏற்றுமதிப் பொருள்களும் பர்மியர்கள் வாழும் பகுதிகளிலிருந்து வருவதால், சிறுபான்மையினரான மக்களுக்குப் பொருளாதார நிலையில் வருத்தம் ஏற்பட வழியில்லை. ஆனால், இந்தோனேஷியாவிலோ, தல பொருளாதார நிலைகளில் உள்ள வேற்றுமைகள், ஜாவாவிற்கும், பிற இந்தோனீசியத் தீவுகளுக்குமிடையில் கடுமையான மனத்தாங்கல்களை ஏற்புடுத்தியுள்ளன.

இச் சூழ்நிலைகளில், தேசத் தலைவர்கள் சிறுபான்மையினரைப் பற்றிய பிரச்சினைக்குத் தீர்வுகாணப் பல இன, பகுதி பிரதிநிதித்துவ கூட்டாட்சியைப் பாதுகாக்க விரும்பினர். இது அரசியல் நிர்ணயத் தொகுதிகளுக்கும் உயர்ந்த நிலையில் உரிமை வழங்கவில்லை என்பது உண்மையாயினும், 1962-க்கு முன் சிறுபான்மையினர் கொண்ட கருத்துகளை நிறைவேற்றும்வகையில் ஓரளவு அமைந்தது என்று சொல்லலாம்.

மேலும், ஒற்றுமையை ஏற்படுத்தும் கலாசார சக்திகள், இந்தோனீசியாவைக் காட்டிலும் இங்கு மிகுந்த வலிமை வாய்ந்திருக்கின்றன. போருக்கு முன்பாகவே பர்மிய மொழியானது தாழ் நிலங்களிலுள்ள மக்களில் பெரும்பாலோரால் பழக்கத்தில் பேசப்பட்டு வந்தது. மேலும், இலகுவில் அணுகமுடியாத மலைப் பிரதேசங்களிலுள்ள பொறுப்பு வாய்ந்த வகுப்பினர்களுக்கும் இம் மொழியானது தெரிந்திருந்தது. சுதந்திரம் அடைந்ததிலிருந்து, சிறுபான்மையினர் உறையும் பல பகுதிகளிலும் இதன் உபயோகமானது மிகுதியாயிற்று. ஒற்றுமைக்கு வழி நல்கும் மிக முக்கியமான சக்தியாவது பௌத்த மதமேயாகும். 86% விழுக்காடு மக்கள் தொகையினர் இம் மதத்தைச் சார்ந்துள்ளனர். 1961-க்கு முன்பு அதிகார பூர்வமான அரசாங்க மதம் ஒன்றுமில்லை என்றாலும், அரசியல் நிர்ணயமானது நற்குடி மக்களுள் மிகப் பெரும்பான்மையோரால் ஒப்புக்கொள்ளப்படும் மதம் என்ற நிலையில் பௌத்தத்தினுடைய தனிப்பட்ட விசேஷத் தன்மையை அங்கீகரித்து, அச் சமயத்தைத் தழுவாத மலைவாழ் மக்களிடையே அதைப் பரப்ப பெருமுயற்சிகளை மேற்கொண்டது. நாட்டின் ஒற்றுமையைப் பலப்படுத்துதற்குப் பௌத்தத்தைப் பயன்படுத்தவேண்டும் என்ற எண்ணத்தின்மீது எந்த அளவில் மேற்கூறிய செய்கை ஆதாரப்பட்டு நிற்கிறது என்பதைப்பற்றி முடிவாகச் சொல்வதற்கில்லை. 1950-ல், மக்களிடையே இயற்கையாகவே ஒற்றுமையை ஏற்படுத்துதற்குப் பொருத்தமாக இருந்த உள்நாட்டுச் சக்திகள் மத்தியத் தாழ்நிலப் பகுதியில் பர்மியர்களோடு தொன்றுதொட்டு வரும் சிறுபான்மையர் கொண்ட பகைமையைப் போக்குவதில் உண்மையிலேயே முன்னேற்றம் கண்டன. ஆயினும், நாட்டின் புறத்தேயுள்ள பகுதிகளில் வாழ்வோர் 'பரமன் மயமாக்கலை' மட்டும் வெறுத்தனர்.

தொன்றுதொட்டுவரும் சிறுபான்மையினரோடுகூட கணிசமான அளவிற்குச் சிறுபான்மையராயுள்ள இந்தியர்கள், சீனர்கள் ஆகியோரால் எழுப்பப்படும் பிரச்சினைகளுடன் புதிய பர்மாவை உருவாக்குவோர் போராடவேண்டியிருக்கிறது. இந்த நிலையானது, மேற்கூறிய இருசாராரின் தாய்நாடுகளுடன் நேரிடையாகக் கரை மார்க்கமாகவே செல்லுகிற தொடர்பு இருப்பதால், மேலும் சிக்கல் வாய்ந்ததாகிறது.

1942-ல் ஏற்பட்ட அந்நிய மக்களின் வெளியேற்றத்தின் விளைவாகப் போருக்கு முன்னிருந்த 10 இலட்சம் இந்தியர்கள், அத்தொகையில் மூன்றில் ஒரு பங்கினராகக் குறைக்கப்பட்டனர். ஆனால், போர் முடிந்தவுடன் இந்தியாவிலிருந்து பர்மாவிற்குச் செல்வது மீண்டும் ஆரம்பமாயிற்று. ஏற்கெனவே குடிபுகுந்த இந்தியர்கள் திரும்பிப் போவதைத் தடைசெய்த யூனியன் அரசாங்கத்தினுடைய புதுக்குடியேற்றக் கொள்கை அமலுக்கு வரும்வரை இந்தியர்கள் பர்மாவில் குடியேற்றம் செய்வது தடை செய்யப்படவில்லை. இன்று அங்குள்ள

இந்தியர்கள், பாகிஸ்தானியர்கள் ஆகியோருடைய எண்ணிக்கை 8,00,000 என்று மதிப்பிடப்படுகிறது. இவர்களுள் பெருந்தொகுதியினர், குறைந்த கூலிபெறும் தொழிலாளர்களாகவும், பலர் இன்னமும் வியாபாரத்தில் சுறுசுறுப்பும் செல்வாக்கும் பெற்றவர்களாகவும், சற்றுக் குறைவான அளவில் மருத்துவம், சட்டம், ஆசிரியத் தொழில் ஆகிய தொழில்வகைகளில் பங்கு பெற்றவர்களாகவும் இருந்து வருகின்றனர். பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின் காலத்திலிருந்ததைவிட, தற்போது இந்தியர்களுக்குரிய வாய்ப்புகள் குறைந்தேயுள்ளன. குறிப்பாக, நில உரிமையாளர்கள் நிலத்தைப் பயன்படுத்துவதில் நேரடிப் பங்குகொள்ள வேண்டும் என்ற சட்டம் அமலிலிருப்பதால் செட்டியார் சமூகமானது வன்மையான துன்பத்திற்காளாகியது. குடியிருக்கும் வேற்று நாட்டவர்களின்மீது சட்டரீதியான தடை எதுவுமில்லையாயினும், ஏற்றுமதி இறக்குமதி வியாபாரங்களில் அந்நியர் பெறும் வருவாயை உறிஞ்சும் அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையானது, இந்தியர்களைத் தமக்குத் துணையாக (வியாபாரக் கூட்டாளிகளாக) ஏற்றுக்கொள்ளும்படியாகவோ அல்லது பர்மா பிரஜையாக ஆகும்படியாகவோ பர்மியர்களை வற்புறுத்தியது. பெரும்பாலான சீனர்கள் பர்மா பிரஜையாக ஆகுவதில் அவ்வளவாக அக்கறை காட்டவில்லை. 1954-ல் சீனப் பிரதமர் பர்மாவிற்கு விஜயம் செய்தபோது, பர்மாவை பாதிக்குமளவில் உள்ள சீனர்களுக்கு (பர்மாவிலும் சீனுவிலும் பிரஜையாக இருக்கும்) இரு நாடுகளிலும் பிரஜையாக இருக்கும் உரிமையினை வழங்குவதற்கான சட்டத்தைத் தன் நாட்டிற்குச் சென்றவுடன் இயற்றிவைப்பதற்கு உறுதி கூறினர். ஆயினும் இதுவரை எந்தவித விளக்கமும் வெளிவரவில்லை. இந்தியர்களின் எண்ணிக்கை குறைய, 1941-ல் சீனர்களின் எண்ணிக்கை, குறிப்பிடும்படியான அளவிற்கு உயர்ந்தது. தற்போது சீனர்களின் எண்ணிக்கை 3,50,000 ஆகும்.

இவ்வாறு ஏற்பட்டதற்குக் காரணம், வடகிழக்கு எல்லைகளிலிருந்து குறிக்கப்படாத அளவில் (அரசாங்கத்தாரால் பதிவு செய்யாத நிலையில்) மக்கள் வந்ததேயாகும். மேலும் ரங்கூனிலும், மற்ற இடங்களிலும், இந்திய வியாபார நிலையங்களைச் சீனர்கள் மேற்கொண்டார்கள் என்பதும் காரணமாகும். இவ்வாறு சீனர்களில் பெரும்பாலோர், சுரங்கத்தில் வேலை செய்பவர்களாகவும், விற்பனைக்கான தோட்டப் பயிர் செய்வோர்களாகவும், சிறுகடை முதலியவற்றை வைத்திருப்போராகவும் இருப்பினும், பெருமளவில் செய்யப்படும் வியாபார முயற்சிகளில், நாளடைவில் முன்னேற்றம் பெற்றனர். மேலும், அம் முயற்சிகளுக்கு பீகிங் (Peking) பங்குகளிலிருந்து கடன்கள் பெறவும் முடிகிறது.

ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, மொத்த மக்கள் தொகையில் இந்தியர்களும் சீனர்களும் மிகச் சிறிய அளவில் (இந்தியர் 4%, சீனர் 1½%) இருப்பதால், இவ்விருசாராரும் சேர்ந்து தரும் உள்நாட்டுப் பிரச்சினை

யானது எவரேனும் ஒரு சாரார் எண்ணிக்கையில் மிகுதியாகிப் பர்மா விற்கே தீங்கு விளைவிக்கக்கூடிய நிலையை ஏற்படுத்தக்கூடும் என்ற நிலை, கொள்கையளவில் இருந்தபோதுங்கூட, தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்ற நாடுகளிலிருப்பதைக் காட்டிலும் இங்குக் குறைவாகவே காணப் படுகிறது.

இவ்வகையில், இந்தியர்களைப்பற்றிய கொள்கையைப் பொறுத்த வரை, பர்மாவிற்கு எந்தவிதமான அச்சமும் இல்லை. தமக்கிடையே வாழ்ந்த இந்தியர்களிடத்தில் போருக்கு முன்னால் பர்மியர் கொண்டிருந்த பகைக்கு மாறுகத் தற்போது பர்மா, இந்தியாவோடு கொண்டுள்ள உறவுமுறைகள் நன்முறையிலுள்ளன. இந்தியாவின் சமூகவியல் தத்துவமானது (கொள்கையானது), பர்மாவின் சமூகத் தத்துவத்தைப் போன்றிருந்ததால் ஏதாவது ஒரு வழியில் பர்மாவி லுள்ள தனிப்பட்ட இந்தியர்களைக் கடுமையாகத் தண்டிக்கும் முறையில், பர்மாவினுடைய முயற்சிகள் எழுந்தபோதும் இவ்விரு நாடுகளுக்குமிடையில் கருத்து வேற்றுமை ஒன்றும் தெரிவிக்கப்பட வில்லை. மேலும், பிரதேச ரீதியில் எல்லைச் சச்சரவுகள் இன்மையால், இவ்விரு நாடுகளும், தங்களுக்கு அந்நியோன்னியமாயுள்ள எல்லையின் இருபுறங்களிலும் நாகர்கள் தரும் தொல்லைகளை நீக்க, கூட்டாகச் செயற்பட முடிந்தது.

சீனுவுடன் நட்புறவு கொள்ளுதற்கான மிகப் பெரு முயற்சிகளைப் பர்மா அரசாங்கம் செய்தபோதிலும், இன்னமும் பலவிதமான தடைகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. சீனுவிற்கும் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தலை நில நாடுகளுக்குமிடையேயுள்ள உள்ளடங்கிய பழமை மிகுந்த நெருக்கமற்ற சிதறிய மக்கள் தொகுதியோடுகூடிய மலைப்பாதை—மக்கள் இனத்தார் பெயர்ந்து செல்லவும், அரசியல் ரீதியில் படை செல்லவுமான ஒரு பாதையாக அமைந்துள்ளது. வரலாற்று முறைப்படி பார்ப்போமேயானுல் சரியான முறையிலேயோ அல்லது நிலையான வகையிலேயோ இவ்விரு பகுதிகளுக்கான எல்லை வரையறை அரிதாகவே ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறிருப்பினும் பிரிட்டிஷ் ஆட்சி, மேல்பர்மாவை இணைத்துக்கொண்ட பின்னர், காசின்கள், ஷான்கள், வாஸ் (Was)கள் போன்ற எல்லை மக்களின் முடிவற்ற, மாறி மாறிவரும் நம்பிக்கையைப் பெறுவதில் திருப்தி அடைவதை விட்டு விட்டு, எல்லைக்கோட்டை வரன்முறையோடமைக்கச் சீன ஒப்பந் தத்தைப் பெற்றது.

1900-ல் எல்லைக்கோட்டினைத் தரையில் விவரமாகக் குறிக்க, ஆங்கிலோ—சீன எல்லைக் கமிஷன் (குழு) எல்லைப் பிரதேசத்திற்கு விஜயம் செய்தது. எல்லையமைக்கும் மூன்று பகுதிகளில்—ஒரு பகுதியைப் பொறுத்தவரை சீனர்கள் உடன்பட்ட முடிவு—பிரிட்டிஷார்—

பிரிட்டிஷ் நில அளவு செய்த அதிகாரிகள் கொண்ட முடிவோடு ஒத்திருந்தது. வடக்கே, மியிட்கியானுவுக்கு அருகிலுள்ள நீர்த் திடலிருக்கும் இடத்திலிருந்து கிழக்கே சால்வீன் ஆறுவரை உள்ள பகுதியில் இருவருக்கும் சேர்ந்த எல்லை கோலப்பட்டது. பாடுமா விற்கும் வடக்கு ஷான் இராச்சியங்களுக்கும் இடையே போக்குவரவு வசதிகளைச் செய்ய, பாடுமோவிற்குத் தென்கிழக்கேயுள்ள நாம்வான் தனிப் பகுதியிலுள்ள ஒரு சிறிய பகுதியை நிலையாக, வருடத்திற்கு ரூ. 1,000 வாடகைக்கு பிரிட்டனுக்கு விடப்பட்டது. மேலும், மக்கள் குடியேருத பெருமலைப் பகுதியான காசின் இராச்சியம், சால்வீனுக்குக் கிழக்கே, வடக்கு ஷான் இராச்சியங்கள் தலையினைக் கொய்ய, வேட்டை யாடும் பகுதியாகிய 'வா' (Wa) மாகாணம் ஆகிய இரு பகுதிகளிலும் எல்லையைச் சரியாக அமைக்க நடந்த முயற்சிகள் தோல்வியடைந்தன. இங்கே பிரிட்டிஷ் நீண்டு தொடர்ந்து நடத்தும் பேச்சு வார்த்தைகள் பயனற்றவை என்று கொண்டு, தங்கள் குழுவினர் கூறிய எல்லைக் கோடே சரியானது என்று ஒருதலைப்பட்சமான முடிவைப் பிரகடனப் படுத்தினர். சீனுவும் அதற்கு உண்மையில் உடன்பட்டது.

குவோமிண்டாங் கட்சி ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு, சீனு மேற்கு எல்லைகளைப் பாதுகாப்பதில் வேகத்தைக் காட்டத்தொடங்கியது; 1934-ல் 'வா' இராச்சியங்களில் தாதுப் பொருள்களின் வைப்புகளை ஆராய வந்த பிரிட்டிஷ் ஆராய்ச்சிக் குழுவைத் தடைசெய்தது. இந்தச் சச்சரவு, 1941-ல் இரு நாடுகளும் சர்வதேசக் குழு (League of Nations) அமைத்த எல்லையை ஒப்புக்கொண்டபோது தீர்த்து வைக்கப்பட்டது. இதன்படி, பிரிட்டிஷ் 1900-ல் எதை வேண்டி நின்றதோ அதையே ஒரு சில அற்பமான மாற்றங்களுடன் பெற்றது. மேலும், பிரிட்டிஷ் நல்லுறவைக் காண்பிக்க, தாம் ஏதாவது சுரங்க வேலையை மேற்கொண்டால், அதில் சீனரும் பங்குகொள்வதற்கான உறுதியைத் தந்தது. மியிட்கானுவிற்கு வடக்கேயுள்ள சிறிய பரப்புப் பற்றிய பிரச்சினை தீர்க்கப்படாமலேயே இருந்தது. ஆனால், குவோமின்தாங் வரைப்படங்களில் அப் பகுதி சீனுவிற்குரியதாகவே காட்டப்பட்டிருந்தது. 1946-ல் பிரிட்டிஷ் துருப்புகள் வரும்வரை அப் பகுதியின் ஒரு பாகத்தைச் சீனத் துருப்புகள் ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருந்தன. பர்மா சுதந்திரம் பெறுவதற்கு ஒரு சிறிது காலத் திற்கு முன்பாகவே, சீனு, மியிட்கானுவிற்கு வடக்கேயும் வடமேற்கே யுமுள்ள 77,000 ச. மைல் பரப்பினைத் திரும்பத் திரும்பக் கேட்டுக் கொண்டிருந்தது.

சீனுவில் கம்யூனிஸம் வெற்றியடைந்த பின்னர் அதிகாரபூர்வமான சீன மக்கள் குடியரசின் 'இராச்சியங்களைப்பற்றிய' வரைபடத்தில் மேற்கூறப்பட்ட பகுதிகளைப்பற்றிய பிரச்சினைகளைக் கிளப்பியதையும், 1941-ல் ஏற்பட்ட 'வா' ஒப்பந்தம் முறியடிக்கப்பட்டதையும் காணலாம்.

1956-ல் சீனத் துருப்புகள் ‘ வா ’ பகுதியையும் பிற வரையறுக்கப்படாத பகுதிகளேயும் கைப்பற்றியதால் பர்மா அரசாங்கம், பீகிங்கிற்கு எதிர்ப்பைத் தெரிவித்தது. 1960ஆம் ஆண்டின் முற் பகுதியில் ஒப்பந்தம் ஒன்று ஏற்பட்டது. இதன்படி, சீன, ‘ நாம்வான் அளிக்கப் பட்ட பகுதி (assigned tract) அல்லது முக்கோணப் பகுதி ’ எனப் பட்ட பகுதியைப் பெறும் உரிமையைக் கைவிட்டது. ஆனல், ‘ வா ’ இராச்சியங்களில் சில பகுதிகளேயும் வடக்காசீன் மாகாணத்தில் மூன்று கிராமங்களேயும் பெற்றது. இரு நாடுகளுக்கிடையே எல்லையாக, சீன-பர்மா பகுதியாகிய மாக்மாஹன் (Macmohan line) எல்லேக் கோட்டையே சீன விரும்பியதால் மேற்கூறிய (மூன்று கிராமங்கள்) பகுதிகளில் இருவரும் சேர்ந்து எல்லேயைக் கோலலாம் என்று கருதப் பட்டது.

இரு போட்டிக்காரர்களுக்குமிடையே தத்தம் பக்க வலிமையில் இருந்த பெரிய வேற்றுமை, நட்பு முறையில் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கை யோடுகூடிய இந்தத் தீர்ப்பினல், ஒரு நாடு மற்ருெரு நாட்டிற்கு எதிராக இராணுவ ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளக்கூடாது என்று ஏற்பட்டது. இது பர்மா அரசாங்கத்திற்குச் சாதகமாயமைந்தது போன்றிருந்தது. என்ருலும், இது மற்ற எல்லாக் கவலேகளேயும் போக்குமா என்பதை இனித்தான் பார்க்கவேண்டும்.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சி காலங்களில் சீன, முன்கூறப்பட்ட ‘ துணே உறவு முறைகளே ’ முக்கியமாகக் கேட்டது. புதிய சீனவோ பழமைக்கும் எதிர்காலத் தேவைக்குமாக உரிமை கொண்டாடுகிறது.

சீன மக்கட் குடியரசின்கண், சிறுபான்மையினருக்கும் வழங்கி யுள்ள உரிமை முறையானது 1953-லிருந்தே யூனனிலுள்ள தாய் இனத் தாருக்கும் காசின் இனத்தாருக்கும் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டது. இவ் உரிமை வழங்கும் முறையானது பர்மாவிலுள்ள மேற்கூறப் பட்டவர்களின் இனத்தாரைக் கவர்ந்து, அதன் காரணமாக, பர்மா யூனியனேத் துண்டுதுண்டாக்கும் முயற்சியின் முதற்படியோ என்று கண்காணிப்பாளர்கள் பலரும் அஞ்சுகின்றனர்.

நீண்ட எதிர்காலத்தை மனத்துட்கொண்டு பார்க்கும்போது, சீனவிற்கு ‘ லேபன்ஸ்ரௌம் ’ (Lebensraum) குடிபுகுவதற்கேற்ற அண்டைய நாடுகளில் மக்கள் அதிகப் பரவலில்லாத பகுதிகளே மக்கள் நெருக்க மிகுதியால் ஆக்கிரமித்துக் கொள்ளும் கொள்கை, மிதமண்டல உணவுப் பொருள்களும் வழங்க வல்ல இப் பகுதி பர்மாவின் கட்டுப்பாடு காரணமாக இதுவரையில் நிறைவேராத பலகாலம் அடைப்பட்டிருந்த இந்துமாக் கடலுக்கு சீனவிலிருந்து நேரிடையாக வர நில வழியையும் தரவல்லது என்பது கவனத்திற்குரியது. அப்படிச் செய்யுமானல் சீன

வினுடைய அரசியல் தந்திர நிலையானது இந்தியாவிற்கு எதிராக வன்மையாக அமையும். அத்தகைய வளர்ச்சிகளுக்கு சீனு கடுமையாக சிந்திக்குமா என்பது இனித்தான் பார்க்கவேண்டும். ஆனல், பர்மாவோ, அண்மையில் ஏற்பட்ட எல்லைத் தீர்ப்புகளை அண்டைநாடு களுடன் கொள்ளும் உறவுமுறைக் கொள்கைக்குச் சான்ருக மதிக்கிறது.

இது, அயல்நாட்டுக் கொள்கையின் ஒரு கூறுபாடேயாகும். இதனுல், 'வலிமைவாய்ந்த நடுவுநிலைமைக் கொள்கையை' நோக்க மாகப் பெற்று, பர்மாவை, 'ஆசியாவின் சுவிட்ஸர்லாந்து' என்று சொல்லும்படியோ அல்லது 'கிழக்கிலுள்ள யுகோஸ்லாவியா' என்று சொல்லும்படியோ உருவாக்கவேயாகும். இத்தகைய கொள்கை யானது, பர்மாவைப்போன்ற புவியியல் அமைப்பைப் பெற்ற எந்த நாடும் தன்னுடைய தொடர்ந்த சுதந்தரத்தைப் பாதுகாத்துக்கொள் வதில் இந்தியாவிற்கும் சீனுவிற்கும் இடையே 'அடிதாங்கி' (buffer) போல் இருக்கவேண்டும் என்பதை ஒப்புக்கொள்ளும் நம்பிக்கையை ஆதாரமாகக் கொண்டுள்ளது. இரண்டாம் உலக மகா யுத்தத்திஞல் பர்மா அடைந்த சேதங்களின் காரணமாக, இனியும் பர்மா பிறிதொரு கொரியாவாகவோ (Korea) வியட்நாமாகவோ மாருமல் தன்னைக் காத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற பர்மாவின் முயற்சிகள் வரவேற்கத் தக்கவையாகும். பர்மாவின் நடுநிலைக் கொள்கை, அந்நியநாட்டு உதவியை ஒப்புக்கொள்வதில் சில கஷ்டங்களை ஏற்படுத்தியுள்ளது. ஒருமுறை பர்மா, அமெரிக்க ஐக்கியநாடுகள் அளித்த உதவியை மறந்தது. அண்மையில், மேனுடுகள், சோவியத் தொகுதி நாடுகள் ஆகிய இரண்டும் தரும் உதவியையும் ஏற்றுக்கொள்ள விரும்பியது. என்ருலும், அரசியல் அடிப்படையிலேயே கொழும்புத் திட்டம் வழியாக உதவி கொடுக்கப்பட்டது. உலக பாங்கி தரும் உதவி பெரிதும் விரும்பப்பட்டது.

இந்த வருவாய்களுடனும் பலவேறு இணைப்புத் திட்டங்களுக்காகக் கொண்ட பிரிட்டிஷ் அல்லது மேலை நாட்டு மூலதனங்களுடனும் பர்மா, தன்னுடைய மூலதனத் தேவைகளுக்கு அந்நியச் செலாவணியில் மிக முக்கியமான பங்கைப் பெற்றது. ஜப்பானிய ஒப்பந்தங்களிலிருந்து ஆண்டிற்கு £ 78 மில்லியன் வருகிறது. 1954-ல் முடிவடைந்த ஒப்பந்தப்படி, ஜப்பான் தொழில் நுணுக்கப் பணிகள், முக்கியமான சரக்குகள் உருவத்தில் ஆண்டிற்கு 2 கோடி வீதம் 10 ஆண்டுகளுக்கும், அதே காலத்தில் பர்மா தொழில் வளர்ச்சிக்காக ஆண்டிற்கு £ 50 இலட்சங்கள் மூலதனம் கொடுப்பதாகவும் ஒப்புக்கொண்டது.

சீர்தூக்கிப் பார்க்குங்கால், அண்மையில் ஏற்பட்டதொன்ருலும் பர்மா–ஜப்பான் வியாபார உறவுமுறைகள் வலுவடைந்து தொடர்ந்து நடக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 1960–61-ல் நடந்த

நிகழ்ச்சிகள் பர்மா சீனுவோடு கொண்டிருக்கும் பொருளாதார உறவுகள் எதிர்காலத்தில் முன்னதைப்போன்று மிக முக்கியமான நிலையை அடையும் என்பதைக் குறிப்பாகத் தெரிவிக்கின்றன.

1960-ல் வேளாண்மை எதிர்பார்த்த பலன்களைத் தராததால், சீனுவில் ஏற்பட்ட பேராபத்தான அறுவடைப் பருவத்தைத் தொடர்ந்து சீனு, பர்மா அரிசியைப் பெருமளவில் வாங்கிக்கொண்டது. இடையில் மிகப் பெரும் அளவில் சீனுவில் தயாரிக்கப்பட்ட பொருள்களை வாங்க பர்மாவிற்கு மொத்தமாக £ 3 கோடி கடன் தருவதாக சீனு ஒப்புக் கொண்டது. ஒருவேளை சீனுவின் விவசாய உற்பத்திப் பெருக்க மானது, மக்கள் தொகைக்கும் தொழில் வளர்ச்சி முன்னேற்றத்திற்கும் ஈடுகொடுக்கமுடியாது தாழும்போது, பர்மாவில் உபவாரியாக உள்ள அரிசி அனைத்தையும் வாங்கக்கூடிய பெரு நாடாக சீனு மாறலாம்.

1961 வரை தொடர்ந்து காணப்படும் இப் போக்குகள், உண்மை யில் பர்மாவின் நலனுக்குத்தானு என்று அறிவது வேறு விஷயம். ஏனெனில் ஒருவேளை பர்மாவினுடைய மிக முக்கியமான ஏற்றுமதிப் பொருளை வாங்குவதில் சீனு முன்னிற்கும் நாடாக விளங்குமானுல், ஏற்கெனவே இன்னலுக்குட்பட்ட அரசியல் தந்திரத்திற்குரிய நிலையுடைய பர்மாவிற்கு எதிரியாக வடக்கிலுள்ள மிகப் பெரிய அண்டை நாடானது, பொருளாதார நெருக்கடியால் மேலும் வலி குன்றிப்போகும்.

இப் பின்னணிக்கு எதிராகத்தான் 1962-லிருந்து பர்மாவையாளும் ‘புரட்சி கவுன்சில்’ ஆல் மேற்கொள்ளப்பட்ட கொள்கைகளை மதிப்பிட வேண்டும். இராணுவத் தலைவர்கள், ஆட்சியைக் 'கைக்கொண்ட சில காலத்திற்குள்ளேயே முக்கியமாக நானுவிதமான விவசாயத்தால் தாழ்ந்த வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்தல், போக்குவரத்து அபிவிருத்தி செய்தல், தொழிற்சாலைகளின் உற்பத்தி வீதத்தைப் பெருக்கல் ஆகிய உயர்ந்த நோக்கங்களைக்கொண்ட நான்காண்டுத் திட்டம் ஒன்று ஏற்கெனவே வகுக்கப்பட்டிருந்தது. தொழிற்சாலைகளின் உற்பத்தி வீதத்தைப் பெருக்கல் என்பதைப் பொறுத்தவரையில், அரசாங்கத்தின் முக்கியமான வேலை ஏற்கெனவே அடைந்த பயன்களை ஒன்று திரட்டு வதைக்கொண்டு, மற்ற அபிவிருத்திகளை தனித்துறையாரிடம் கொடுப் பதேயாகும்.

தொடக்கத்திலிருந்தே புது ஆட்சியானது, தாராளமான விவசாயக் கொள்கைகளில் விருப்பத்தைக் காட்டியது. என்றுலும், 1963-ல் இக் கொள்கைகளில் முக்கிய மாறுதல் ஏற்பட்டது. இயந்திர சாகுபடிமுறை புகுத்தப்பட்டது. இதற்குத் தேவைப்படும் 20,000 டிராக்டர் (Tractor) சோவியத் நாட்டிலிருந்தும் செக்கோஸ்லாவாக்கியாவிலிருந்தும்

ஆண்டிற்கு 2,000 டிராக்டர் இறக்குமதி செய்யத திட்டமிடப் பட்டுள்ளது.

எவ்வாருயினும் அதே மாதத்தில் வர்த்தகத்திற்கும் தொழிலுக்கு முரிய அமைச்சராய், நவீன சோஷலிஸத்தைக் கொண்டவராய், அரைப் பங்கு சீனரான (Aung Gui) ஆங் கீ என்ற நீவின் ஆட்சியிலிருந்து ராஜிஞமா செய்தார். அதற்குப் பிறகு ஏற்பட்ட குறுகியகால அளவி லேயே தொடர்ந்த முயற்சிகள்—பாங்கிகளை உடனடியாக தேசியமய மாக்கல், 1964-லிருந்து ஏற்றுமதியாகும் அரிசியை ஆலையிலிடுவது, விற்பனை இடத்தில் சேர்த்தல் என்பவற்றையும் தேசியமயமாக்கல் ஆகியவை–1940-லிருந்து மார்க்கிய கொள்கைக்குப் பின்னேக்கித் தாவிச் செல்வதற்கான அடையாளங்கள் தெளிவாக அமைகின்றன. ஒருவன் இராட்சசன் வீட்டிற்குப் பக்கத்து வீட்டிலிருப்பாஞயின், அவன் அந்த இராட்சசனுக்கு ஏற்ப நடந்துகொள்வது இயற்கையே.

3. தாய்லாந்து—நாடும் மக்களும்

தாய்லாந்திற்கு அங்கு வழங்கும் மொழியில் 'முவாங்தாய்' (Muang-Thai) என்று பெயர். ஐரோப்பியர்கள் 16ஆம் நூற்றுண்டு முதற்கொண்டே இதை 'சையாம்' என்றே குறிப்பிட்டு வருகிருர்கள். ஓர் இனத்தைக் குறிக்கும் பர்மியச் சொல்லான 'ஷான்' என்ற சொல்லிலிருந்தே 'சையாம்' என்ற சொல் வழக்காற்றில் வந்திருக்கக் கூடும். 1948-ல் தாய்லாந்து என்பது அரசியல் பெயராக அந் நாட்டிற்கு வழங்கப்பட்டது.

'தாய்' என்ற சொல் 'சுதந்திர நாடு' என்று பொருள்படும். உண்மையில் தாய்லாந்து எந்த மேலைநாட்டுக் காலனிமுறை அதிகார ஆட்சிக்கும் உட்படாத, தனிப்பட்ட சிறப்புடன் விளங்கும் தென்கிழக்கு ஆசிய நாடு என்று சொல்லலாம்.

தாய்லாந்தின் புறநில அமைப்பு (படம் 14), பர்மாவின் புறநில அமைப்போடு மேலெழுந்தவாரியாக ஒத்து விளங்குகின்றது. இவ்விரு நாடுகளும் 900 மைல் நீளமுள்ள பொதுவான எல்லையைப் பெற்றிருக் கின்றன. இவ்விரு நாடுகளிலும் மேற்கிலும், வடக்கிலும், கிழக்கிலும் ஓர் அரைவட்ட வடிவத்தில் அமைந்த மேட்டுநிலங்களும், ஒரு பக்கமாக அவற்றைச் சூழ்ந்த ஒரு மிகப் பெரிய வண்டற் படிந்த தாழ் நிலமும், அதிலுள்ள மிகப் பெரிய நதியானது அப் பிரதேச முழுமைக் குல் இரத்த நாளம்போல் அமைந்திருக்கும் பாங்கும் உள்ளன. அன்றியும், இவ்விரு நாடுகளும் தெற்கு நோக்கிச் செல்லும் நீண்ட ஆனுல், குறுகிய பகுதிகளையும் கொண்டுள்ளன. இப் பகுதியின் தொடர்ச்சியே பின்னர் மலாய் தீபகற்பம் என அழைக்கப்படுகிறது. தாய்லாந்தின் மொத்த நிலப்பரப்பு 198, 454 ச. மைல்களாகும் (பர்மாவோ 261, 760 ச. மைல்களைக் கொண்டுள்ளது). 1958-ல் பர்மாவில் 20,255,000 மக்கள்தொகை இருந்தது. அதே ஆண்டில் தாய்லாந்தின்மக்கள் தொகை 21.474,000 ஆக இருந்தது.

இவ்விரு நாடுகளுக்குமிடையே புவியியல் ரீதியாக இருக்கும் ஒற்றுமைகளைக் காணுங்கால், அவற்றுக்கிடையேயுள்ள வேறுபாடுகளை

மறைத்தல் கூடாது. தாய்லாந்திலுள்ள மேட்டுநிலப் பிரதேசங்கள் சராசரி உயரத்தில் பர்மாவிலுள்ளவைகளைவிடத் தாழ்ந்து காணப்படுவதுடன், பர்மா நாட்டில் மலைகளும் பீடபூமிகளும் அந் நாட்டின் பரப்பில்



படம் 14. *தாய்லாந்தின் இயற்கைத் தோற்றம்*

பெருமளவு பரவியிருப்பதுபோல் இல்லாமல், தேசப் பரப்பில் மிகச் சிறிய அளவே பங்குகொள்கின்றன. மேட்டுநிலங்கள் உயரமற்று இருப்பதால் பர்மாவிலுள்ளதைப்போல இங்குக் கனிவளங்கள் இல்லை.

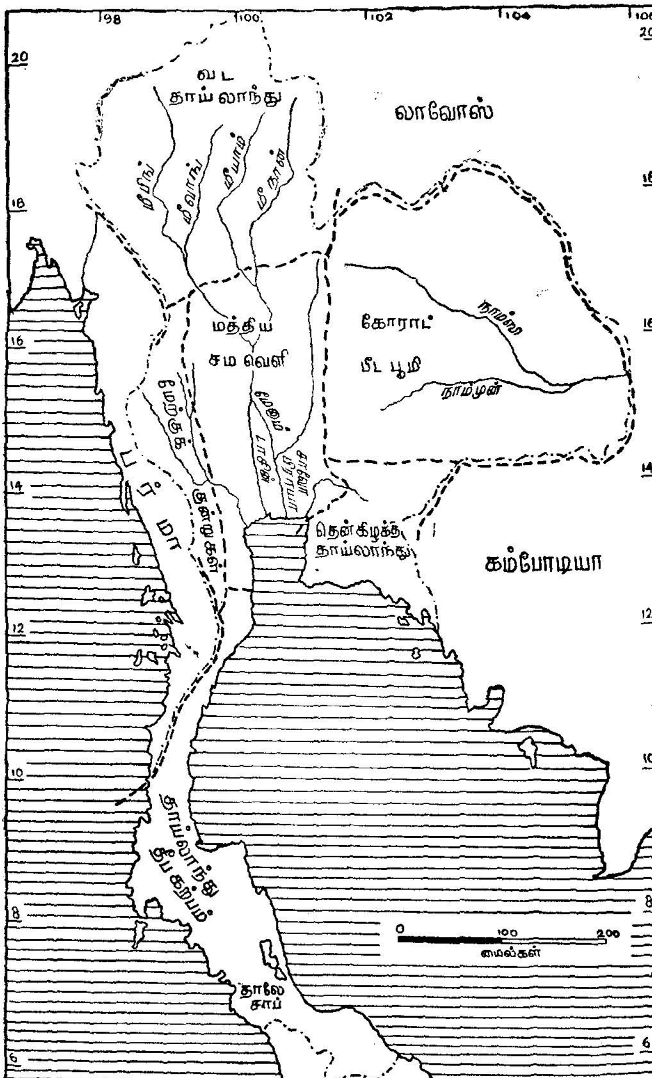
ஆகையால், தாய்லாந்தின் பொருளாதார வளர்ச்சி தாழ்நிலப் பிரதேசத்திலுள்ள விவசாயத்திற்குரிய நிலங்களை நம்பியுள்ளது.

பர்மாவைக்காட்டிலும் தாய்லாந்து, பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்கு மிக அருகிலுள்ளது (இரங்கூனுக்குத் தெற்கே 200 மைலில் பாங்காக் (Bangkok) அமைந்துள்ளது). மேலும், தாய்லாந்து மழை கொண்டுவரும் காற்று வீசும் தலைவாயிலில்லாமல் சற்றே ஒதுங்கி அமைந்துள்ளதால் பொதுவாக காலநிலையானது வறட்சி மிக்கதாகவேயுள்ளது. தென்கோடியிலுள்ள பகுதியும், மற்ற இடங்களிலுள்ள காற்றை எதிர்நோக்கி இருக்கும் சில பகுதிகளும் இதற்கு விதி விலக்காயுள்ளன. மத்திய சமவெளி முழுவதும், ஓரளவிற்கு பர்மாவுடன் எல்லையாகக் கொள்ளும் மேற்கு மலைகளின் மழை மறைவுப் பிரதேசத்திலுள்ளதால் மழை குறைவாகவே காணப்படுகிறது. மத்திய பர்மாவின் வறண்ட மண்டலத்தைப்போல், மேனும் பள்ளத்தாக்கின் எந்தப் பகுதியும் மழைகொண்டுவரும் காற்றுகளைப் பெறுமல் இல்லை. ஆனல், தாய்லாந்து, கிழக்குக் கோடியிலுள்ள கோராட் பீடபூமியின் உள்ளே தன்னுடைய வறண்ட மண்டலத்தைக் கொண்டுள்ளது.

தாய்லாந்தை 6 இயற்கைப் பிராந்தியங்களாகப் பிரிக்கலாம் (படம் 15). யூனன் பீடபூமிக்கு அடிவாரப் பகுதியாய் அமைகின்ற வடக்குத் தாய்லாந்தில் மீனும் ஆற்றின் பிங் (Ping), வாங் (Wang), யாம் (Yam), நான் (Nan) என்ற மிகப் பெரிய துணையாறுகள் ஏறத்தாழ இணையாகச் செல்லும் பள்ளத்தாக்குகளில் பாய்கின்றன. பொதுவாகவே 5,000 அடி உயரமுள்ள சிகரங்களைக்கொண்ட கருங்கற்பாறைத் தொடர்களால் இத் துணையாறுகள் ஒன்று மற்றொன்றினின்றும் பிரிக்கப்படுகின்றன. மலைவாசிகளால் இடம் பெயர்ந்து செய்யும் விவசாய முறை மேற்கொள்ளுதற்காகக் காடுகளை அழித்த இடங்களைத் தவிர, இத் தொடர்கள் அடர்ந்த காடுகளைப் பெற்றுள்ளன. பாசனத்திற்குரிய நீர் கிடைக்குமிடங்களிலெல்லாம், மிகுதியான விளைச்சலைத் தரும் இப் பள்ளத்தாக்குகளில் தாய்லாந்தின் மக்கள் தொகையில் பெருமளவினர் ஒருங்கு சேர்ந்து காணப்படுகின்றனர்.

சமவெளிகளில் இருப்பதைக்காட்டிலும், தாய்லாந்தில் உற்சாக மூட்டும் சீதோஷ்ணநிலை காணப்படுகிறது. விரைந்தோடும் ஆறுகளோடு மலைகளையும் பள்ளத்தாக்குகளையும்கொண்ட இப் பிரதேசத்தின் அழகு, எழில்பெற விளங்கும் ரோஜா மலர்களாலும் பழத் தோட்டங்களாலும் மேலும் அழகுபடுத்தப்படுகிறது. மலர்களுக்கும் பழத் தோட்டங்களுக்கும் சீங்மை (Chiengmai) மிகப் புகழ் வாய்ந்ததாகும்.

மேகாங் ஆற்றின் ஃக்வைனய், ஃக்வையை (Gweinoi & Gwei-yai) என்ற கிளைநதிகள் பாயும் மேற்கு மலைகளில் முற்கூறிய புறநிலத்



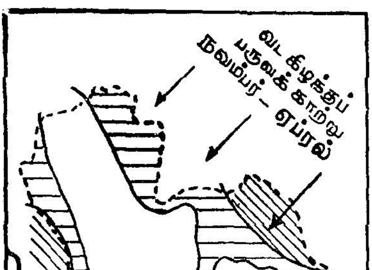
படம் 15. தாய்லாந்தின் இயற்கைப் பிரதேசங்கள்

தோற்றத்தை ஒத்து விளங்கும் நிலைகள் காணப்படுகின்றன. இந்தப் பிரதேசமானது வடக்கிலிருந்து தாய்லாந்து மக்கள் குடியேறுவதற்காகப் பயன்படுத்திய வழிகளையும், படையெடுத்த பர்மிய இராணுவத்தினர் மேற்கொண்ட வரலாற்றுப் புகழ்மிக்க வழிகளையும் தன்னகத்தே கொண்டுள்ளது. தற்போது சதுர மைலுக்கு 25—50 மக்களுள்ளனர். சதுர மைலுக்கு 50—100 வரை மக்களுள்ள வடக்குத் தாய்லாந்துடன் ஒப்பிடுங்கால், இப் பகுதியிலுள்ள மக்கள்தொகை நெருக்கம், தேசத்தின் சராசரி மக்கள்தொகை அளவைக்காட்டிலும் குறைந்தே காணப்படுகிறது.

இவ்விரண்டு மேட்டுநிலங்களும் மத்திய சமவெளியை மேல் நோக்கிப் பார்த்தவண்ணமுள்ளன. மத்திய சமவெளியோ, வரலாற்றுச் சிறப்புள்ள மக்கள் குடியேற்றத்திற்குரிய கேந்திரமாக அமைந்துள்ளதல்லாமல், அத் தேசத்திலேயே மிக நெருக்கமாக மக்கள் குடியேறிய பிரதேசமாகவும் காணப்படுகிறது. மேனும் ஆறு, ஐராவதியைக் காட்டிலும் சிறியதாயிருப்பினும், அது பாய்ந்து வழியும் தாழ்நிலங்கள், கீழ் பர்மாவைக்காட்டிலும் அகன்று விளங்குகின்றன. இவற்றின் வண்டல் மண்கள், குறிப்பாகக் கழிமுகப் பிரதேசத்திலுள்ள வண்டல் மண் செழிப்பிற்குப் பெயர்போனதாகும். மேலும், அவ் வண்டல்கள் வருடத்தில், ஜூன்முதல் டிசம்பர்வரை ஏற்படும் வெள்ளங்களால் புதுப்பிக்கப்படுகின்றன.

கழிமுகப் பிரதேசத்திற்கு வடக்கே மழைக்காலத்தில் வெள்ளத்திற்கிலக்காகும் பிரதேசமானது 20 முதல் 60 வரை அகன்று விரிந்து, நீள சாய்நாட்டிற்குத் (Chainad) தெற்கே இது படிப்படியாக 100 மைல் அகன்று விரிகிறது. ஆற்றுக்கருகே, நடுப்பகுதிகளில் வெள்ளமானது 12–16 அடி ஆழத்துடன் இருக்கிறது. நீரினைக் கட்டுப்படுத்தும் செயல் முறைகளில் திறமையான முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்வரை, இப் பிரதேசத்தின் விவசாயத்தினுடைய வளங்கள் முழுவதையும் பெறுதற்கியலாது. தேசத்திலேயே மக்கள்தொகை நெருக்கம் இப் பகுதியில் உயர்ந்துள்ளது. கழிமுகப் பிரதேசத்தில்மட்டும் சராசரி, சதுரமைல் ஒன்றிற்கு 250 மக்கள் வாழ்கின்றனர். எவ்விதம் நோக்கினும், தென் கிழக்குத் தாய்லாந்தை, கம்போடியாவைப் பிரிக்கும் எல்லையாகின்ற கார்டமம் மலைகள்வரை பரந்துகிடக்கும் மத்திய சமவெளியின் தொடர்சியாகவே கருதவேண்டும். ஆனல், மேற்கு நோக்கிய கடற்கரைப் பிரதேசங்கள் கடற்கரைச் சமவெளியைக் காட்டிலும் கனத்த மழையைப் பெறுகின்றன. இம் மழையால் எண்ணற்ற மலைக்குன்றுகளில் செழிப்புமிக்க இயற்கைத் தாவரங்களைக் காண்கிறோம். மேலும், புறநிலத் தோற்றத்தின் உயர வேறுபாடுகளால் பல்வேறுபட்ட நிலைகளுக்கு இயற்கைத் தாவரம் உட்படுத்தப்படுகிறது.

தெற்கே, தீபகற்பத் தாய்லாந்தும் மிகுந்த கனத்த மழையைப் பெறுகிறது. இப் பகுதியின் இருப்பிடத்தின் காரணமாய் மழை, சீதோஷ்ணநிலை ஆகியவற்றின் வியாப்தி, தேசத்தின் மற்றப் பகுதிகளைக்காட்டிலும் குறிப்பிடும்படியாகக் குறைந்தேயுள்ளது. க்ரா பூசந்தியிலிருந்து, (Kra Isthumus) தெற்குநோக்கித் தாய்லாந்தானது தீபகற்பத்தின் முழு அளவு அகலத்தையும் உள்ளடக்கிக்கொண்டுள்ளது. கிழக்குக் கரை நோக்கிச் செல்லும் ஆறுகள் இங்கு நீர்வடியச் செய்கின்றன. அடர்ந்த காடுகளுடன்கூடிய மலைகளையும், மணற்பாங்கான கடற்கரைகளையும், அகன்ற வண்டற் படிந்த பள்ளத்தாக்குகளையும் கொண்டுள்ள இப் பகுதி மலேயாவிலுள்ள கேடாக் (Kedak), கேலன்டன் (Kelantan) என்பவற்றோடு ஒத்து விளங்குகிறது. இவ்வாறான புவியியல் கூறுபாடுகளில் ஒத்து விளங்குவதன் சாயையை சாங்க்ளாவிற்குத் (Songkhla or Singgora) தெற்கேயுள்ள பகுதியிலுள்ள மக்கள்தொகையால் இனரீதியில் பெருமளவில் ஆதிக்கம் கொண்ட மலாய் அம்சத்தில் (Malay elemennt) மிகுதியாகக் காணலாம். மத்திய சமவெளியோடு இணைந்து இரண்டற்றதாகும் இவ்விடத்திலும், இன்னும் சற்று வடக்கிலும் தீபகற்பத் தாய்லாந்து, மக்கள்தொகை நெருக்கத்தில் சராசரி ச. மைலுக்கு 100 மக்கள் வீதம் கொண்டுள்ளது.



படம் 16. தாய்லாந்தின் ஆண்டு மழையளவு

இதுகாறும் கூறிய பிரதேசங்களெல்லாவற்றிற்கும் முரணாக வட கிழக்கிலுள்ள கோராட் பீடபூமியின் சீதோஷ்ணநிலை பர்மாவின் வறண்ட மண்டலத்தினுடைய சீதோஷ்ணநிலையைப் போலுள்ளது (படம் 16.). ஆனால், அங்குள்ள ஐராவதியைப் போல் கோராட் பீடபூமியில் ஆறு ஒன்றும் இல்லாமையால், மண்வளத்திலும் பாசனத்திற்கான நீர் வளத்திலும் பர்மாவைவிடத் தாழ்ந்தேயுள்ளது. இப் பீடபூமியானது தன்னுடைய மென்மையாகச் சரிந்த பரப்புகளில் நீர் வழிந்தோடுவதற்கு வழி இல்லாதிருப்பதன் விளை

வாக, மான்சூன் காலங்களில் சேறும் சகதியுமாகவும் நீர் தேங்கிய தாகவும் இருப்பதோடு, வருடத்தின் மற்றக் காலங்களில் நீர் அரிப்புகளால் ஏற்பட்ட பிளவுகளையும் வரட்சியையும் கொண்டு விளங்கு கின்றது.

தாய்லாந்தின் பிற பகுதிகளைக்காட்டிலும் மண் வளத்தில் சிறப்பற்ற பகுதியாயிருப்பினும், கோராட் பீடபூமியில் மக்கள் நெருக்கம் 50–100 வரையுள்ளது. நிலத்தை நம்பி வாழும் மக்களின் வாழ்க்கைத்தரம் தாய்லாந்தின் மற்றப் பகுதிகளைவிட கோராட்டில் குறைவாகவேயுள்ளது. கோராட் பீடபூமியைத் தவிர, தாய்லாந்தின் தற்போதைய பிரதேசங்கள் அனைத்தும் மேனும் கழிமுகப் பிரதேசத்தை ஒருமுகமாக நம்பியுள்ளன. இந்த நாட்டினுள் விளங்கும் தொன்று தொட்டு வரும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஆற்றுப் போக்குவரத்துகள் தேசத்தின் ஒற்றுமைக்கான பணியில் ஈடுபட்டுள்ளன.

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் கடற்கரைக்கு மேலுள்ள நாடுகளில் பொதுவாகக் காணப்படுவதைப்போலவே, மிகமிக முற்காலத்திலிருந்தே வடக்கிலிருந்து தெற்கு நோக்கி வந்து குடியேறிய மக்களின் தற்கால சந்ததியாரைத் தாய்லாந்திலும் காணலாம்.

இவ்வாறு வடக்கிலிருந்து வந்த படையெடுப்பாளர்களால் வந்த வுடன் கைக்கொள்ளப்பட்ட முதற் பிரதேசங்களாகிய, பர்மாவிலுள்ள வற்றைப்போன்ற, சிறிய உள்ளடங்கிய பள்ளத்தாக்குகள் நீரைத் தடுத்து, நீர்ப்பாசன வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கு ஏற்றவையாகவே உள்ளன. ஆகவே, இப் பள்ளத்தாக்குகளில் மக்கள் குவிந்தனர். 13ஆம் நூற்றாண்டில் ஸ்வான்கலாக் (Swankalok), சுகோதாய் (Sukothai), சீங்க்மை ஆகியவற்றிற்கு அருகே தாய்லாந்தின் பூர்வீக அரசியற் பகுதிகள் சில ஏற்பட்டன. எவ்வாறிருப்பினும், தெற்கு நோக்கி வரும் மக்கள்தொகை இயக்கம் (migration of people) மிக விரைவாக இருந்ததால், 14ஆம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியில் மத்தியச் சமவெளி முழுவதிலும் தாய்லாந்து மக்கள் பல்கி மல்கினர். 1350–ல் அயூதியா (Authiya) இராச்சியம் நிறுவிய பின்னர், இச் சையாம் இராச்சியத்தின் முக்கியப் பிரதேசமாக மேனும் கழிமுகப் பிரதேசம் விளங்கியது. பர்மாவில் கடற்கரை ஓரப் பிரதேசங்களில் முற்காலத்திலிருந்தே வாழ்ந்த ‘மான்’ மக்கள் பல நூற்றாண்டுகளாகத் தம் இனத்தின் தனித் தன்மையோடு அரசியல் அதிகாரத்தில் தனித்த கேந்திர ஸ்தானத்தைப் பெற்றிருந்ததைப்போலல்லாமல், சையாமின் சமவெளிகளில் வாழ்ந்த அவர்களுடைய மற்றொரு பிரிவினர், படையெடுத்து வெற்றி பெற்றோர் களுடன் கலந்து மருவினர்.

தாய்லாந்து மக்கள் யூனன் பீடபூமியில் பொதுவான ஒரு மூல இடத்திலிருந்து வெளியேறி வந்தவர்கள் என்றாலும், அவர்கள் தனித்த

ஒரு தேசிய இனத்தாராகக் கருதப்படுவதற்கியலாத நிலையில் ஒற்றுமையின்றியே இருக்கின்றனர். குடியேற்றம் செய்த் காலம், குடியேறி குடியிருப்புகளை அமைத்துக்கொண்ட இடங்களின் இயல்பு ஆகியவற்றிலுள்ள வேற்றுமைகளின் காரணமாக இவர்கள் பல்வகைப்பட்ட கூட்டத்தினராகவே தனித்திருந்து வாழ்ந்தார்கள். எழுத்து மொழியிலும் உலகியல் பண்பாட்டிலும் (material culture) பலவகைப்பட்ட ஒற்றுமைகள் (ஒப்புமைகள்) இருந்தபோதிலும், சமவெளியில் குடியேறியவர்களுக்கும் பீடபூமியில் குடிபுகுந்தவர்களுக்கும் இடையே சிறப்பான வேற்றுமைகள் நிலைத்திருந்தன.

சமவெளியில் குடிபுகுந்தவர்கள், மேனுமின் மத்திய, தாழ்ந்த பிரதேசங்களை ஒருங்கு ஈர்க்கும் தாழ்நிலங்களில், மிக விரைவாகச் செல்வாக்கும் ஆற்றலும் பெற்ற அரசாங்கத்தை நிறுவினுர்கள். ஆனுல், பீடபூமியில் குடியேறியோர், மேலும்மேலும் வேற்றுமையுள்ள சிறுசிறு குழுவினராகி வலிவிழந்த அரசியல் பகுதியினராய், மேற்கிலுள்ள ஷான் இராச்சியங்கள் முதற்கொண்டு சையாமின் முக்கியப் பகுதிகளை உள்ளிட்ட லாவோ பகுதிகள்வரை பரவியுள்ள பகுதிகளில் வாழ்ந்தனர். இப் பகுதிகள் 18ஆம் நூற்றுண்டுக்கு முன்னுல் லான்சாங் (Lanchang) சாம்ராச்சியத்தின் பிரிவுகளாகவே இருந்தன. இந்த வேறுபாடுகள் வாழ்க்கையின் பல்வேறு துறைகளிலும் பிரதிபலித்தன. சமவெளியில் வாழ்ந்த தாய்லாந்து மக்கள் உயர்ந்த வாழ்க்கைத்தரத்தையும் அழுத்தமான இந்தியக் கலாசாரத்தையும் பெற்றதனுல், குறைந்த பண்பாடுடைய உடனுறை மலைச் சாதியினரைப் பொருளாதார நிலையிலும் சமூக நிலையிலும் தம்மைவிடத் தாழ்ந்தவராகக் கருதினர்.

ஷான் பீடபூமியிலுள்ள மக்களைப் பொறுத்தவரையில், அவர்களுக்கும் ஐராவதி, சிட்டாங் தாழ்நிலங்களுக்கும் இடையேயிருந்த புவியியல் தொடர்புகளின் மிகவும் நெருங்கிய தன்மை அவர்களை முற்காலத்திலிருந்தே சையாம் அரசாட்சியைக்காட்டிலும் பர்மிய அரசாட்சியோடு இணைக்க வழிவகுத்தது. மிக அண்மைக் காலம் வரையில், கோராட் பீடபூமியிலும் லாவாஸ் பீடபூமியிலும் உள்ள மக்கள் சையாம் இராச்சியத்தினின்றும் அரசியல் ரீதியில் தனித்து இருக்கவே விரும்பினர் என்றும் தெரியவருகிறது.

கோராட் பீடபூமியின் மேற்கு விளிம்பு 1,500 அடி உயரத்திற்கு மேலில்லாதபோதிலும், அதை ஒரு பெரிய தடையாகக் கருதமுடியாதிருப்பினும், இப் பகுதியோடு தொடர்புகொள்ள நேரிடையான ஆற்றுப் போக்குவரத்து இல்லாத ஒரு பெருங் குறையுள்ளதாயினும், கோராட் பீடபூமிப் பிரதேசங்களையும் இணைத்துக்கொண்டதுடன், வியன்டைனையும் தனதாக்கிக்கொண்ட போதிலும் சையாம் அரசாட்சியின் அதிகாரம் இப் பகுதிகளில் சாதாரணமானதாகவே (வலுவற்றதாகவே)

18ஆம் நூற்றாண்டுவரை இருந்துவந்தது. இந்த நூற்றாண்டில் வடகிழக்கு ரெயில் போக்குவரத்து ஏற்பட்ட பின்னர்தான் சையாம் அதிகாரத்தில் கையோங்கியது.

வடக்குப் பிரதேசங்களோடு புவியியல் தொடர்புகள் மிக நெருக்கமாய் இருந்தன. பெரும்பாலான, மிகச் சிறிய பிரதேசப் பிரிவுகள் முற்காலத்திலிருந்தே சையாம் இராச்சியத்துடன் இணைக்கப் பட்டன. 18ஆம் நூற்றாண்டு இறுதியில்தான் ‘சீங்மை’யை ஆண்ட அரசர்கள் மத்திய அரசாங்கத்திற்குக் கட்டுப்பட்டனர். இதற்கிடையில் தெற்கே பாங்காக்குக்குத் தலைநகரம் மாற்றப்பட்டது. வடக்குப் பிரதேசங்களுக்கு மேனும் ஆறு நீர்வழியாக இருப்பதுபோல் தோன்றினும், அதன் துணையாறுகள் நீர்வழிகளாயமையும் நிலையில் சிறிதே பயன்பட்டன. நீண்ட வறண்ட காலத்தில் மிகச் சிறிய சாதாரணப் படகுகளை ஓட்டுதற்கே அவை இடந்தந்தன. இவ்விதமாக, வடக்குப் பகுதி, பெருமளவில் கழிமுகப் பிரதேசத்திலிருந்து ஒதுக்கப் பட்டதாகவே ஆயிற்று.

நாட்டின் தென்கோடியில், தாய் மக்களினத்திற்கும் மலாய் மக் களினத்திற்கும் போதிய அளவு உண்மையான வேறுபாடிருந்ததனால், அவ்விடத்திலேயோ அல்லது 1765-ல் தாய்லாந்துடன் இணைக்கப்பட்ட கம்போடியப் பிரதேசங்களிலேயோ தாய் மக்கள் தம்முடைய மொழியையும் (அல்லது) பழக்க வழக்கங்களையும் அவ்வவ்விடங்களில் வாழ்ந்த தொன்றுதொட்ட மக்களின்மீது சுமத்துவதற்குச் செய்த முயற்சிகளில் தோல்வியே கண்டனர்.

போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் அரசியல் தரையியலும்

பர்மியர்களிடத்தில் அடுத்தடுத்து ஏற்பட்ட தோல்விகளுக்குப் பின்னர், 18ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதி ஆண்டுகளில், சையாம் அரசாட்சி மீண்டும் உன்னத நிலையை அடைந்தது. 1851–1868-ல் அரசாண்ட மாஞ்கூத் (Rama IV) அரசர் அரியாசனம் ஏறும்வரை சையாம், தொழில் வளமிக்க மேலைநாடுகளுடன் குறிப்பிடும் அளவில் தொடர்பு கொள்ள வில்லை. 1826-ல் பிரிட்டனுடன் பர்னி (Burney) உடன்படிக்கை ஏற்பட்டதென்றாலும், மேலைநாட்டினரைத் தம்மோடு நெருங்காது, ஓரளவு ஒதுக்கிவைப்பதே உடன்படிக்கையின் கருத்தாக சையாமியர் கள் எண்ணினர். இதற்கிடையில் சையாமின் மிகுந்த வெறுப்பிற்கு ஆளாகிய பகை நாடாம் பர்மாவில், ஆங்கிலேயர் அவர்களை வலி குன்றுமாறு செய்து பெற்ற வெற்றிகள் வரவேற்கப்பட்டன. என்றாலும், கம்போடியாவிற்கு பிரெஞ்சுக்காரர்களின் வருகையால், சையாம் இதுகாறும் தான் ஆதிக்கம் செலுத்திவருவதாக நினைத்துக் கொண்டிருந்த பரப்பிலிருந்து ஒரு புதிய, ஆனால், பெரிதும் அஞ்சத்

தக்க தாக்குதலை எதிர்க்கவேண்டியதாயிற்று. இந்தச் சூழ்நிலையே தம் ஆட்சியை நிலைக்கச் செய்ய நாட்டை நவீனமாக்கும் முயற்சியில் ஈடுபட வேண்டும் என்ற அவர்களின் தீர்மானத்திற்கு உறுதிதந்த அம்சங்களுள் மிக முக்கியமான அம்சமாகும். இத் தீர்மானத்தை மேற்கொண்டு நடாத்த வேண்டிய முயற்சிகள், மாஞ்கூத் அரசர் அரியணை ஏறிய காலத்திலேயே மேற்கொள்ளப்பட்டன. இதனால், 1855-ல் பிரிட்டனுடன் ஏற்படுத்தப்பட்ட உடன்படிக்கை, தாய்லாந்தின் அரசியலில் ஒரு புதிய சகாப்தத்தின் தொடக்கத்தைக் குறிப்பதாயிற்று.

இந்த உடன்படிக்கையின்படி, அண்டையிலுள்ள அந்நிய நாட்டுப் பகுதிகளைத் தம் நாட்டுடன் இணைத்துக்கொள்ள ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது; ஆங்கிலேய மக்களுக்கு வர்த்தகம் செய்வதில் சுதந்திரம் வழங்கப்பட்டது. இறக்குமதிப் பொருள்களுக்கு ஒருபடித்தாக 3% விழுக்காடு வரி போடப்பட்டது.

மேலைநாட்டுப் பாணியில் நாட்டை நவீனமாக்கும் கொள்கை தொடரப்பட்டதென்றாலும், சூளலோங்கார்ன் (Chulalongkorn, Rama V) என்ற அரசர் காலத்தில் மேலும் விரிவடைந்தது. இம் மன்னரின் ஆட்சிக் காலத்தில் பிரபுத்துவமும் அடிமைத் தன்மையும் அழிக்கப்பட்டன. நவீன சிவில் சர்வீஸ் (Civil Service) புதிதாக உண்டாக்கப்பட்டது. மேலைநாட்டு முறையில் அமைந்த பல்கலைக் கழகமும், ரெயில்வே போக்குவரத்தும், பெருமளவில் நீர்ப்பாசன வேலைகளும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. அண்டை நாடுகளுடன் ஒப்பிடுங்கால், இந்த நெருக்கடியான காலத்தில் சையாம் இரண்டு பேரரசர்களைக் கொண்டிருந்தது பெருமதிர்ஷ்டம் என்றே சொல்லலாம். சிறப்பாக அரசன் பிரித்து ஆளும் கொள்கைக்கு, சூளலோங்கார்ன் எதிரான 'ஆண்டுப் பிரி' (rule and divide) கொள்கையைக் கடைப்பிடிப்பதில் தன் திறமையைக் காட்டினன். வர்த்தகத் துறைகளிலும் பொருளாதாரத் துறைகளிலும் ஆங்கிலேயர் பெற்றிருந்த உயர்ந்த சிறப்பு, நியாய மன்றங்களில் பிரெஞ்சுக்காரர்களையும், ஊர்காப்பாளர் அணியில் (Police) டேனிஷ்காரர்களையும் (டென்மார்க்) அமர்த்தி சரிசமமாக்கப்பட்டது. பாங்காக், அயூதியா, கோராட் ஆகியவற்றை இணைக்கும் ரெயில் பாதையைக் கட்டும் பணியை ஆங்கிலேய ஒப்பந்தக்காரரிடமும் ஜெர்மன் இயக்குநரிடமும் (Director) விட்டபோது, மேற்கூறிய அரசாங்கத்தின் சாமர்த்திய முயற்சிகள் தோல்வியுற்றன. இந்த ரெயில் பாதையை அமைக்கும் வேலையில் விளைந்த சச்சரவுகளினால் 1896-ல் அரசாங்கமே அவ் வேலையை மேற்கொள்ளவேண்டியாயிற்று.

1893-ல் அமைக்கப்பட்ட பாங்காக்கிலிருந்து பாக்நாம் (Paknam) வரை செல்லும், தனி மனிதனுக்குரிமையான ஒரு ரெயில்பாதை உபயோகத்திலிருப்பினும், 1893-ல் லாவோசில், பிரெஞ்சுக்காரர்கள்

முன்னேறிவருவதைக் காணும்போது, அவர்களுக்கு எதிராக நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளில் அமைக்கும் ரெயில்பாதைகளுள் கோராட் பகுதியில் அமைப்பதே முதலிலும் முக்கியமாகவும் செய்யவேண்டியதாக இருந்தது. 1900-ல் ரெயில்பாதைகள் அமைப்புத் தொழில் முடிந்தது. இதனால் கோராட் பீடபூமியிலுள்ள மிகத் தொன்மையான பகுதிகள், மீனம் கழிமுகப் பிரதேசத்தோடு எளிதாகப் போக்குவரத்துத் தொடர்புகளைப் பெற்றன. இதற்குப் பின்னர், கோராட் பீடபூமிப் பிரதேசத்தின் வர்த்தகம் முழுவதும் பாங்காக்கை நோக்கி மிகுதியாக ஈர்க்கப்பட்டது.

இரண்டாவது, பெரிய ரெயில்வே பாதை அமைப்புத் திட்டமானது, அயூதியாவிலிருந்து மேலும் வடக்கே விரிவாகிச் செல்வதை மேற்கொண்டது. மீண்டும் இப் பணியிலும் அரசியல் தரையியலை அடிப்படையாகக்கொண்ட கருத்துகள் முக்கிய இடம் வகித்தன. 19ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதி ஆண்டுகளில், வடக்கு சையாம் நகரங்களுக்கும் கீழ் பர்மாவிற்கும் இடையே, சீன வியாபாரிகளால் கணிசமான அளவிற்கு வர்த்தக வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. வடக்கிலிருந்து ஆங்கிலேயரின் வசமிருந்த பர்மா பகுதிக்கும் தாய்லாந்தின் வடக்குப் பகுதிகளுக்கும் இடையே துளிர்விட்டிருக்கும் உறவைத் துண்டிக்கவே வடக்கில் ரெயில் போக்குவரத்துத் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டது. மேலும், 1901-ல் வட பகுதியிலுள்ள மக்களினத்தார் செய்த கலகம் விரைவில் இந்த ரெயில்பாதையை அமைக்கவேண்டியதன் அவசியத்தைச் சுட்டிக்காட்டியது. 1921-ல் இப் பாதையமைப்பு முடிவடைந்தது.

இந்தோசைனவில் பிரெஞ்சுக்காரர்களின் திடீர் விரைவான முன்னேற்றம், சையாமின் கிழக்கு எல்லையைப் பாதுகாப்பதில் சையாமியர்களுக்குப் பெரிதும் கவலையளித்தது.

பட்டம்பாங்கு, சையாம் ரீப் (அல்லது அங்கோர்) என்ற கம்போடியா மாகாணங்களை பிரெஞ்சுக்காரர்கள் சையாம் ஆட்சியிலிருந்து கைப்பற்றித் தம் ஆட்சியில் சேர்த்துக்கொண்டதற்குப் பின்னர், 1908-ல் முதல் தென்கிழக்கு ரெயில்பாதை அமைப்பு முடிவுற்றது.

இந்த ரெயில்பாதை அரண்யப்ரதேஷ் (Aranya Prades) என்ற எல்லையிலுள்ள நகரம்வரை விரிவாக்கப்பட்டதெனினும், இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம்வரை பிரஞ்சு ஆதிக்கத்தின் கீழிருந்த கம்போடியாவுடன் எந்தவிதமான போக்குவரத்துத் தொடர்பும் ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியாமற் போயிற்று. இவ்வாறே வளமிக்க சுற்றுப்புறத்திலுள்ள பிரதேசங்களை இழந்த பின்னர்தான் தென் பிராந்திய ரெயில்பாதை அமைப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டது. தெற்கில், மேலும் ரெயில்பாதை அமைப்பு விஸ்தரிப்புக்கான ஜெர்மனி நாட்டு ஒத்துழைப்புடன் திட்டங்கள் மேற்கொள்ள ஆலோசிக்கப்பட்டது.

க்ரா பூசந்திக்கு அருகில் எந்தவிதமான அந்நிய அதிகாரத்தையும் வளரவிடக்கூடாது என்று எண்ணிய ஆங்கிலேயர், ஒரு புது உடன் படிக்கையை ஏற்படுத்திக்கொள்ள சையாம் அரசாங்கத்தைத் தொடர்ந்து வற்புறுத்தினர். அண்டையிலிருந்த ஆங்கிலேயர் வச மிருந்த சையாமின் அந்நிய நாட்டுப் பகுதிகளில் ஆங்கிலேயர்கள் உரிமைகளைக் கைவிடுதற்குப் பதிலாக, ஆங்கிலேயர்கள் அளிக்கும் கடன்கள்வாயிலாக ரெயில்பாதைகள் அமைக்கவேண்டும் என்பதை சையாம் ஒப்புக்கொண்டது. மேலும், சையாமின் அதிகாரத்திற்கு உட்பட்டிருந்த கேடாக், பெர்லிஸ், கேலாங்பின், திரெங்கானு (Trrenganu) என்ற நான்கு மலேயாவின் மாகாணங்களையும் ஆங்கிலேயரின் பாதுகாப்பிற்குக்கீழ் மாற்றிவிடவேண்டும் என்பதை யும் சையாம் ஒப்புக்கொண்டது.

மலேயாவின் பெர்லிஸ் (Perlis) மாகாணத்திலுள்ள படாங் பாசார் (Padang Basar) என்னுமிடத்தோடு 1917-ல் ரெயில் இணைப்பு ஏற் படுத்தப்பட்டது. பிறகு, மலேயாவின் மற்ருெரு மாகாணமான கேலான்டான் எல்லையிலுள்ள சூங்கி கோலக் (Sungei Golok) வரை 1920-ல் இது விஸ்தரிக்கப்பட்டது. 1920 முதல் 1941 வரை சையாமியர் களில் கோரட்டிலிருந்து கிழக்கே உபாலுக்கு (Ubol) எதிரேயுள்ள வாரீண்ட்ராவுக்கும் (Warindra) வடகிழக்கே உடான் (Udon) வரைக் கும் இரண்டு பாதைகளே அமைக்கப்பட்டன.

இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்தின்போது, தாய்லாந்து விரிவான ரெயில்பாதை அமைப்பைக்கொண்டு விளங்கியது. இராச்சியத்தின் ஒவ்வோர் இடமும் ரெயில்பாதையிலிருந்து 150 மைல்களுக்குள்ளாகவே இருந்தது.

ரெயில்வே கட்டணமாகப் பெறும் தொகையிலும், ஏற்றிச் செல்லும் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கையிலும் தாய்லாந்து அரசாங்க ரெயில்வேக் கள் பர்மா ரெயில்வேக்களைக்காட்டிலும் பின்தங்கி யிருந்தாலும், தாய்லாந்து ரெயில்வேக்கள் உள்நாட்டைப் பொறுத்தவரை பெருமள வில் உதவியதுடன், இதுகாறும் ஆங்கிலேயராலோ பிரெஞ்சுக் காரர்களாலோ இணைத்துக்கொள்ளப்படாமருலிந்த தன் இராச்சியத் திற்குப் புறத்தே அமைந்திருந்த பிரதேசங்களில் தாய்லாந்து தன் அதிகாரத்தை மேலும் மேலும் நெருக்கிக்கொள்வதால் சந்தேகமில்லாமல் பெரிதும் பயன்பட்டன.

பர்மாவிலுள்ளதைப் போலில்லாமல் தாய்லாந்தின் நீர்வழிகள் அவ்வளவு பயன் தராமல் இருந்ததனுல்தான் மேற்கூறிய சூழ்நிலைகள் ஏற்பட்டன எனலாம். உயர்ந்த மட்டத்தில் நீர் வரும் பருவங்களில் மேனும் ஆற்றில் சுமார் 250 மைல்களுக்கு நீராவிக் கப்பல்களை ஓட்டலா மெனினும், வறட்சி மிக்க பருவத்தில் அவ்வாற்றின் வேகம் மிகவும்

குறைந்துபோகிறது. அதனுடைய ஆழமற்ற கால்வாய்களும் அடிக்கடி மாறும் (shifting) மணல் திட்டுகளும் கடற்கரையிலிருந்து 120 மைலி லுள்ள பாக்நாம்போவைத் தாண்டிக் கப்பலோட்டிச் செல்லமுடியாத வாறு தடுக்கின்றன. மற்ற ஆறுகளோ, நவீன படகுகளைப் பயன் படுத்த இவ்வாற்றைவிடக் குறைவான வாய்ப்புகளையே அளிக்கின்றன.

மீனும், அதற்குத் தொடர்பான ஆறுகள் ஆகியவற்றின் தாழ் அடைவிடங்களில், ஒழுங்கான பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் படகுகள் முக்கிய நகரங்களை இணைக்கின்றன. ஆனால், அப் படகுகள் ஐராவதி யில் பயன்படுத்தும் படகுகளைவிட மிகச் சிறியவையாம். சரக்குகளும் சிறு படகுகளின் வாயிலாகவே கொண்டுபோகப்பட்டன.

கழிமுகப் பிரதேசத்தில் வருடம் முழுவதும் இத்தகைய போக்கு வரத்து நடைபெறுகிறது. மழைக்காலத்தில், மிகச் சிறிய மரக்கலங்கள் போக்குவரத்தில் பெரும்பங்கை மேற்கொள்கின்றன. ஆறுகளில் தண்ணீர் தாழ்மட்டத்தில் நிற்கும் காலத்திற்கு மூன்று அல்லது நான்கு மாதங்களுக்கு முன்னால்—அதாவது, டிசம்பர், ஜனவரியில்—பெரும்பாலான அரிசி, படகுகளின்வாயிலாக ஆலைகளுக்கு அனுப்பப் படுகிறது. மேலும், பெரும்பாலான பிரதேசங்களில் உள்ள பெருவாரி யான கிராமங்கள் ஆற்றுக் கரைகளின்மீதே அமைந்துள்ளன. மத்திய சமவெளியில் வெள்ளத்தின் மட்டத்திற்கு 5 அல்லது 6 அடிகளுக்குமேல் உள்ள வண்டற் படிவுகளின்மீதே வீடுகள் கட்டப்பட்டன. ஆற்றையும், அதனிடையிலேயுள்ள கால்வாய்களையும் ஒட்டியே பாங்காக்கின் இருக்கைகளும் கட்டடங்களும் காணப்படுகின்றன. இந் நகரத்தில் குறுக்கும் நெடுக்குமாகப் பல கால்வாய்கள் உள்ளன. ஆகையால்தான், இந் நகரம் கிழக்கு நாடுகளின் 'வெனிஸ் நகரம்' (Venice of the East) என்று அழைக்கப்படலாயிற்று.

மேனுமிற்கு எதிராகப் பெரிய மேதாங் ஆறு, தாய்லாந்தின் கிழக் கெல்லையையொட்டி ஆயிரம் மைல்கள் பாய்ந்து சென்றாலும், அது மேற்கொண்ட போக்கின் வழியாலும் தாழ்ந்த நீரோட்டத்தைக் தடுக்கும் அடுத்தடுத்த நீர் வீழ்ச்சிகளைப் பெற்றிருப்பதாலும், போக்குவரத் திற்கு மிகச் சிறிய அளவிலேயே பயன்படுகிறது.

சாலை அமைப்புப் போக்குவரத்தில் தாய்லாந்து இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்திற்கு முன்பே பர்மாவைவிட மிகத் தாழ்ந்த முன்னேற்றத் தையே கொண்டிருந்தது. அவ்வவ்விடங்களிலிருந்த தலப் பாதைகள் (local tracts) வெகுகாலத்திற்கு முன்பிருந்தே பயன்பட்டுவந்தன என்றாலும், மழைக்காலத்தில் எருது வண்டிகள்கூட செல்லமுடியாதபடி ஆகிவிடுகின்றன. மேலும், பாதைகள், சில மாதங்கள்வரை மழைநீர்த் தேக்கத்தின் அடியிலேயே மறைப்புண்டுபோகும். மழை வெள்ளமே, நாட்டில் சரியான சாலைகளை அமைப்பதில் பெருந்தடையாய் நின்றது.

மேலும் ரெயில்வேக்களுக்குப் போட்டியாக சாலைகள் விளங்கக்கூடும் என்று அரசாங்கம் நினைத்துக் காலந்தாழ்த்துவதும் சாலைகளை அமைக்க முடியாமைக்கு ஒரு காரணமாகக் காட்டலாம். ரெயில் மார்க்கங் களுக்குத் துணைசெய்யும் வகையில் கிளைச்சாலைகள் அண்மைக்காலம் வரை போடப்பட்டன.

ஆகாயவிமானம் ஓட்டும்வகையில் தாய்லாந்து மனத்தில் பதிக்கத் தக்க முன்னேற்றத்தைப் பெற்றுள்ளது. காடுகள் அடர்ந்த மலைகளா லும் பருவகாலங்களில் ஏற்படும் வெள்ளங்களில் மூழ்கிய சமவெளி களாலும் முக்கிய நாட்டினின்றும் பிரிக்கப்பட்டு, நாட்டிற்குப் புறத்தே யுள்ள பிரதேசங்களோடு தொடர்புகொள்ளுதற்கு ஆகாய விமானமே பொருத்தமானது என்பதைத் தாய்லாந்து அரசாங்கம், முதல் உலக மகா யுத்தத்திற்குப் பின்னர் உணர்ந்தது. 1922-ல் முதலில் கோராட்டுக்கும் உபாலுக்கும் இடையேயும், பின்னர் கோராட்டுக்கும் 'ராய்யெட்', 'உடான்' வழியாக 'நாங் காயு'க்கும் (Nang khai) இராணுவ விமானப்படைப் போக்குவரத்துக்காக விமான தளங்கள் அமைக்கப்பட்டன. 1930-ல் பெருவாரியான பெரிய நகரங்கள் பாங்காக்குடன் விமானத் தொடர்பினைப் பெற்றிருந்தன. இத் தொடர்பு போதுமான அளவிற்குச் சாலை அமைப்பில்லாததால் ஏற்பட்ட பிரிந்து ஒதுங்கியிருக்குந் தன்மையைப் போக்கிற்று.

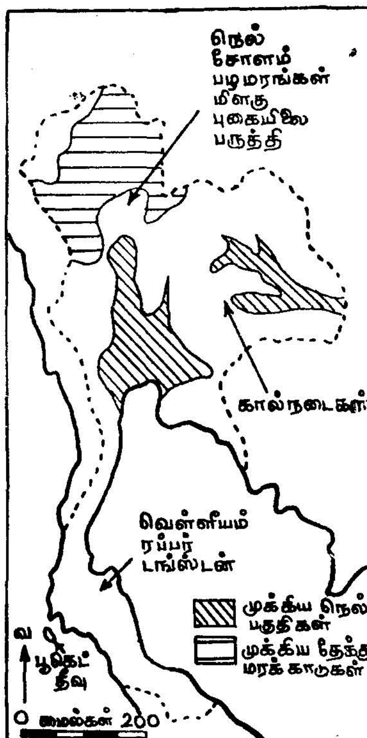
பிரதேசப் பொருளாதாரத் தரையியல்

இரண்டாம் உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன்பே, வெகுவாக முன்னேறி வளர்ந்த சையாமின் போக்குவரத்திற்கான செயல்களைக்கொண்டு, பொருளாதாரத்தைக்காட்டிலும் அரசியல் சூழ்நிலைகளே அவற்றை மேற்கொள்வதில் முக்கியத்துவம் பெற்றன என்பதைத் தெளிவாக அறியலாம். கடல் மார்க்கப் போக்குவரத்து வசதிகளில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சி நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பில் ஒரு புரட்சியை ஏற் படுத்தின. இதனால், 1890-க்குப் பிறகு, நவீன முறையில் அமைக்கப் பட்ட உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துகள் பொருளாதார அபிவிருத்திக்கு இன்றியமையாதவையாயின.

1855-ல் சையாமின் மக்கள்தொகை 66 மிலியன் ஆகும். சர்க்கரை, பருத்தி, தோல் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதி வியாபாரம் சீனர் களின் கையில் இருந்தது. மேலைநாட்டுத் துணிகளையும் மற்றத் தயாரிப்புகளையும் வாங்கவேண்டும் என்ற ஊக்கம், ஏற்றுமதிக்கான அரிசி விளைச்சலைப் பெருக்க உதவியது. பர்மாவைப்போல சையாம், அரிசி ஏற்றுமதி செய்யும் மிகப் பெரிய நாடுகளுள் ஒன்றாக விளங்கு கிறது. 1870-ல் அரிசி ஏற்றுமதி 200,000 டன்களாகும். 1903-ல் ஏறத்தாழ அரிசி ஏற்றுமதி $1\frac{1}{2}$ மிலியன் டன்களாகும். இரண்டாம்

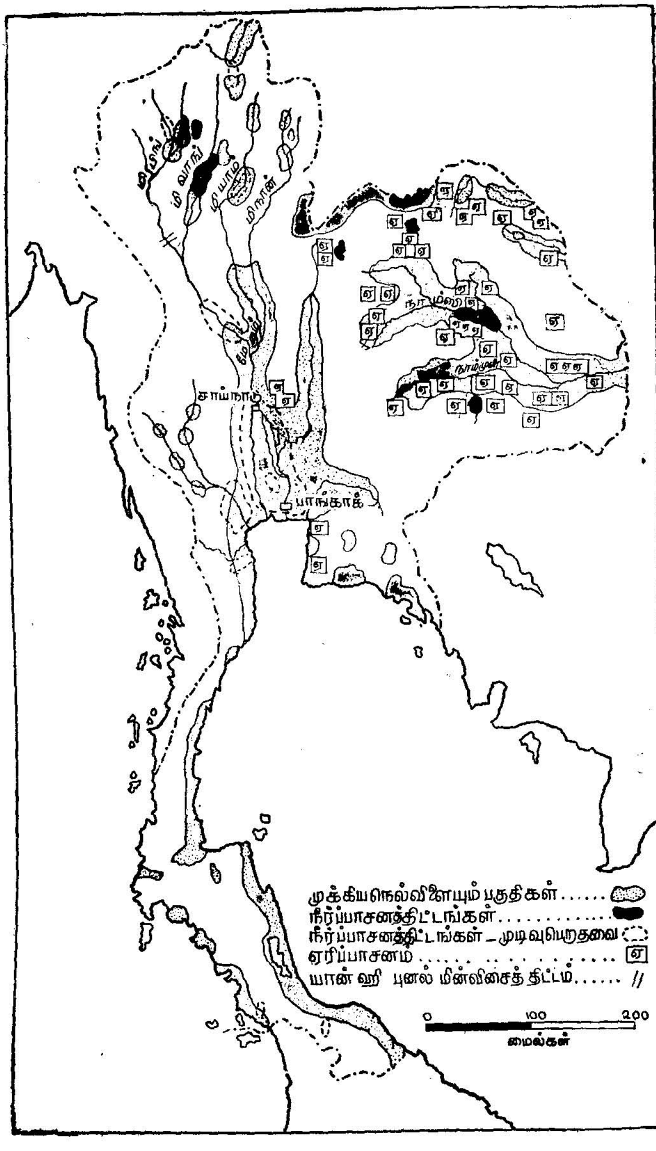
மகா யுத்தத்திற்குப் பின்னர் தாய்லாந்து, பல ஆண்டுள் எல்லா நாடுகளைக்காட்டிலும் ஏற்றுமதியை மிகுதியாகச் செய்யும் நாடாக விளங்கிற்று. இங்கிருந்து 1951-ல் 1,637,000 டன்களும், 1955-ல் உபரியாக 1,248,000 டன்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

மற்றப் பல அம்சங்களிலும்கூட, சையாமில் 19ஆம் நூற்றுண்டின் நடுப்பகுதியிலிருந்து ஏற்பட்ட பொருளாதார, சமூகப் புரட்சி, பர்மாவின் பொருளாதார முறைகளையே தழுவிவந்தது. இதனுல், 1855-க்கும் 1941-க்கும் இடையே மக்கள் தொகை மும்மடங்கு பெருகிற்று. இதற்கு முக்கியமான காரணம் தாய்லாந்து மக்களின் இயற்கையான பெருக்கமேயாகும். மேலும், அந்நியர்களுடைய குடியேற்றமும்—குறிப்பாக மிகப் பெரிய அளவில் சீனர்களின் குடியேற்றம்—மேற் கூறியதற்குத் துணை செய்தன.



படம் 17. தாய்லாந்து:
பயிர் வகைகளும்
தாதுப்பொருள் வளமும்

புவியியலின் காரணமாக பர்மா, சையாம் ஆகிய இவ்விரு நாடுகளிலும் பொருளாதார வளர்ச்சி அடைந்த பகுதிகள் அமைந்த விதத்தில் மிக முக்கியமான வேற்றுமைகள் காணப்படுகின்றன. முதலாவதாக, பர்மிய இராச்சியத்தின் இருதயம் போன்ற பகுதி, உள்ளடங்கிய வறண்ட மண்டலத்தில் இருந்தது. பெரிய அளவில் ஏற்றுமதிக்காக அரிசியைப் பயிரிடுவதற்கு முன்பிருந்தே சையாமிற்கு மேனும் கழிமுகப் பிரதேசம் கேந்திரமாக விளங்கியது (படம் 17). கழிமுகப் பிரதேசம் மக்கள் தொகை நெருக்கத்தை மிகுதியாகப் பெற்றிருந்தபோதிலும் 1855 வரை, அதனுடைய தரைப் பரப்பில் பெரும்பகுதி, பயிரிடப்படாமலேயே இருந்ததால், அரசி பயிரிடுவதற்கான நிலங்களை மிகுதிப் படுத்துவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்பட்டது. மேலும், இந்தப் பிரதேசம் கடல் போக்குவரத்து வசதிகளையும் பயன்படுத்திக்கொள்ளுகிறது.



படம் 18. தாய்லாந்து—நெல் விளையும் பகுதிகளும், பாசன முறைகளும்

அன்றியும், அங்குள்ள விவசாயிகள் இதுகாறும் மக்கள் குடிபுகாத நிலங்களை உழுது பயிர் செய்தலின்வாயிலாகப் பயிர் செய்வதற்காக உழவர்களுக்கு அரசாங்க நிலங்களை அளிக்கும் உரிமையைப் (Squatters Rights) பெற்றுர்கள். இவ்வாறு உரிமை பெற்ற மக்கள் பெருகினமையால், கழிமுகப் பிரதேசத்தின் மிக நல்ல பகுதிகள் ஏர்முனையின்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டது. (பர்மாவுடன் ஒப்பிடுக).

இந் நூற்ருண்டின் தொடக்கம்வரை, ஏற்றுமதி செய்வதற்கான அரிசி முழுவதும் இங்கிருந்தே வந்தது. கோராட் பீடபூமியுடனும், மத்திய சமவெளியின் வடக்குப் பகுதியுடனும் ரெயில் தொடர்புகள் ஏல்பட்டபின், அவ்விரண்டு பகுதிகளும் அரிசி ஏற்றுமதியில் தம் பங்கைத் தந்துதவின. கழிமுகப் பிரதேசம் உள்ளிட்ட மத்திய சமவெளி தாய்லாந்தின் அரிசி உற்பத்தியில் 56% விழுக்காடும், ஏற்றுமதியில் 75% விழுக்காடும் பெற்றுள்ளது. மீதமுள்ள ஏற்றுமதிக்கான 25% விழுக்காடு, தாய்லாந்தின் வடகிழக்குப் பகுதியிலிருந்து வருகின்றது.

மத்திய சமவெளி, உயர்ந்தரக அரிசிக்குப் பெயர்போனதாயினும், நெல் பயிரிடுதற்கு அந்தப் பிரதேசம் எந்த விதத்திலும் உகந்ததல்ல (படம் 18). பயிர்கள் வளரும் பருவத்தில் இங்கு 41 அங்குல மழை வீழ்ச்சியேயுள்ளது. இம் மழையளவு நெற்பயிருக்குத் தேவைப்படும் தண்ணீரின் அளவில் மூன்றில் இரு பங்கைக் காட்டிலும் சற்றுக் குறைவானதேயாகும். கழிமுகப் பிரதேசத்திலுள்ள பெரும்பான்மையான நெற்பயிர் விளையும் நிலங்களில் உள்ள இக் குறையை வருடத்தில் ஏற்படும் மேனும் ஆற்றின் வெள்ளமானது நீக்குகிறது. மேலும், இவ் வெள்ளமானது வருடத்தில் 75 நாட்களுக்கு பைட் ஆஃப் பாங்காக்கில் (Bight of Bangkok) இருக்கும் சராசரி நீர்மட்டத்தின் அளவைவிட, 11 அடி 6 அங்குலத்திற்கு அதிகமாக அயூதியா அருகில் தண்ணீர் அளவை உயர்த்துகிறது.

ஆனல், 1930-க்குமுன் 99 ஆண்டுகளில் இருந்த மழையளவின் வேறுபாடுகள் கடுமையாக இருந்தன. 30 ஆண்டுகள் வறண்டும், ஆறுகளில் சராசரி மட்டத்திற்குக் கீழே தண்ணீர் மட்டம் அமைந்திருந்தது. 15 ஆண்டுகளில் ஆறுகளில் இருக்கவேண்டிய மட்டத்திற்குமேல் தண்ணீரளவு உயர்ந்து பெருக்கெடுத்துப் பயிர்களுக்குப் பெருஞ் சேதம் விளைவித்தது. வெள்ளம் குறைவாக வருவதால் ஏற்பட்ட பிரச்சினைகளை நீரைப் பல்வேறு இடங்களுக்குச் செலுத்தும் கால்வாய்களை அமைப்பதனுல் ஒருவகையாகத் தீர்த்தனர். தற்போதுள்ள நீர்ப்பாசன முறைகளும் 1880-ல் ஏற்பட்ட ரங்சிட் (Rangsit) திட்டமும் மேற்கூறிய வகையைச் சார்ந்தனவாகும். ரங்சிட் திட்டமானது பாங்காக்குக்கு வடகிழக்கே பெருஞ் சதுப்பு நிலப்பரப்பை விவசாயத்திற்கு மாற்றி

அமைக்க உதவினும் நீர்ப்பாசன வசதி சரியாக அமையவில்லை. இதனுல், அரசாங்கம் விரிவாக செயற்படுத்தக்கூடிய ஒரு நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தை ஏற்படுத்த டச்சுப் பொறியியல் வல்லுநரின் உதவியை நாடியது. டச்சு நிபுணரின் கருத்துப்படி செய்நாட்டுக்கு (Chainad) அருகே மேனும் ஆற்றில் குறுக்கே தடுப்பு ஏற்படுத்தவேண்டும் என் பதை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. 1909–1912 வரை வெள்ளப் பெருக்கால் பெருத்த நாசங்கள் விளைந்ததால், நீர்ப்பாசனத் திட்டம் மீண்டும் பரிசீலனை செய்யப்பட்டது. பிரிட்டிஷ் ஆலோசகரின் கருத் துப்படி சிறு திட்டங்கள் செயற்படுத்தப்பட்டன. 1938-ல் 1·1 மிலியன் ஏக்கர்கள் நீர்ப்பாசனம் பெற்றன. ஆனுல், மிகத் தாழ்ந்த வெள்ளக் காலங்களில் தண்ணீரைத் தேக்கும் வசதிகளில்லாமையால் பயிர்களின் அழிவு ஒரு நிரந்தரமான காட்சியாயிற்று.

மத்திய சமவெளியில் கடந்த 60–70 ஆண்டுகளாக வளர்ந்துவரும் பொருளாதாரம் முக்கியமாக ஒரே பயிரைத் திரும்பத் திரும்ப விளைவிக் கும் முறையை (monoculture) அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது. கழிமுகப் பிரதேசத்தை நோக்குங்கால், ஜனவரிவரையும் அப் பிரதேசத் தின் பெரும்பாலான நிலங்கள் வெள்ளக்காடாக இருப்பதால், இரண்டா வது பயிர் செய்ய இயலாமற்போகிறது. பாங்காக், மற்ற நகரங்களுக்கு அருகே காணப்படும் நன்முக உழுது பயிர்செய்யப்பட்ட சீனர்களின் காய்கறித் தோட்டங்களைத் தவிர, அந்தப் பிரதேசம் முழுவதும் நெற் பயிர்க் கடலோ என்னும்படி காட்சியளிக்கிறது.

நீர் எருமைகளைக் (water buffalo) கொண்டு உழுது, அரிசி பயிரிடுதலைத் தவிர்த்து, மீன் பிடித்தலும், வாத்துகள் வளர்த்தலும் உழவர்களுக்கு முக்கியமாயிருந்தன. சமவெளியின் வெளியோரத்தில் சிறு அளவில் பழங்கள், காய்கறிகள் தவிர, 9,600 ஏக்கர்களில் பருத்தி விளைவிக்கப்பட்டது. அரிசி பயிரிடுதலைப் பொறுத்தவரையில் நாற்று நடும் முறை பெருவாரியான நன்மைகளைத் தருகின்றன. இது ஐராவதி கழிமுகப் பிரதேசத்தில் கொள்ளப்படும் முறையிலிருந்து பெரிய அள வில் வேறுபட்டதாக இல்லை. மேலும் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் வெள்ள மட்டம் உயர்ந்திருப்பதால், மிதக்கும் அரிசி (floating rice) (மிதக்கும் நெற்பயிர் 10 முதல் 15 அடி வரை உயரமுள்ள ஒருவகைப் பயிர் வெள்ளத்தினுல் பாதிக்கப்படாமல் இதன் மேற்பகுதி வெள்ள மட்டத்திற்குமேல் நிற்பதால் இப் பெயர் வழக்கில் வந்தது) பயிர் செய்யப்படுகிறது. மேலும், பரவலாக (broadcast) விதைக்கும் முறை இங்குக் கைக்கொள்ளப்படுகிறது. 10 ஏக்கருக்கு மேற்பட்ட நிலங் களைக் கொண்டோர் நீர்கொண்டு விளைக்கும் நெற்பயிருக்கு இம் முறையையே பின்பற்றுகின்றனர்.

மத்திய சமவெளியில் குடும்பம் ஒவ்வொன்றும் பெற்றிருக்கும் சராசரி நில அளவு 12 ஏக்கராகும். ஆனுல், ராங்கிட் திட்டம்போன்ற

திட்டங்களால், நன்றாகப் பாசனம் செய்யப்பட்ட நிலங்களுள்ள கழிமுகப் பிரதேசத்தில், சராசரி அளவு குடும்பம் ஒன்றிற்கு 15 ஏக்கராகவும், பாங்காக்குக்கருகே உள்ள 'தான்யபுரி' (Dhanyaburi) ஜில்லாவில் 40 ஏக்கர்களாகவும் உள்ளன. இங்கு 85% விழுக்காடு விவசாயிகள் குத்தகைக்குப் பயிரிடுகிறார்கள். ஆனால், மத்திய சமவெளி முழுவதிலும் 36% குத்தகைக்காரர்கள் திட்டமிடப்பட்ட பாசனத்தினால், இந் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் கழிமுகப் பிரதேச நிலம் உண்மையில் பணமதிப்பை—விலையேற்றத்தைப் பெற்றது.

தொன்றுதொட்ட பழக்கங்களுடன் ஒன்றாக கிராமங்களில் இருப்பது போலல்லாமல் சிறிது பணப்பயிர் விளைக்கும் கழிமுகப் பிரதேசத்தில், குடியானவர்களின் குடியிருப்புகள் சிதறிக் காணப்பட்டன. இச் சூழ் நிலைகளில் உழுவதற்கும் அறுவடை செய்வதற்குமாக முன்னிருந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மறைந்துபோயின. வியாபாரத்திற்காகவே பயிர் செய்யப்படும் முறைக்கேற்பக் குத்தகையானது பணமாகவே செலுத்தப்படுகிறது. இவ்விதத்தில்தான் சுற்றுப்புறக் கிராமங்களின் கடன்பட்டிருக்கும் தன்மை (rural indebtedness) உச்ச கட்டத்தை அடைகிறது.

சுற்றுப்புறக் கிராமங்களின் கடன்பட்டிருக்கும் தன்மையானது தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளைக்காட்டிலும் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் மிகச் சிறிய அளவிலேயே இருந்தது. அவற்றின் கடன் பட்டிருக்கும் தன்மை பெருமளவில் சீனக் கடைக்காரர்களிடத்திலும் அரிசி வியாபாரிகளிடத்திலும் இருந்தது. முற்காலத்திலிருந்த வட்டிக்குக் கடன் கொடுக்கும் சையாமியரைக்காட்டிலும் மேற்கூறியவர்கள் கொள்ளைக் குணமும் பேராசையும் படைத்தவர்கள் என்று சொல்வதற்கு எந்தவிதமான ஆதாரமும் இல்லை. அரிசிக்குத் தொடர்பான ஆலைகளிலும் விற்பனையிலும் சீனர் கொண்ட பிடிப்பு அல்லது உரிமை முதல்தரமான ஒரு சமூகப் பிரச்சினையை உண்டாக்குகிறது. 1942–45ஆம் ஆண்டுகளில் 80 அல்லது 90% அரிசி ஆலைகள் சீனர்களுக்குச் சொந்தமாயின. அவ்வாலைகளில் சீனர்களே வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டனர். அரிசி உழவர்களின் களங்களிலிருந்து அகற்றப்படுதல், ஆலைகளுக்குக் கொண்டுபோதல் ஆகிய இரண்டுக்கும் இடையே உள்ள வியாபாரப் போக்குவரத்துகள் சீனர்கள் தம் கைவசமே கொண்டிருந்தனர்.

மத்திய சமவெளிக்கு வெளியே பிரதேசப் பொருளாதாரங்கள் ஜீவனத்திற்கான உழவு முறையைப் பொறுத்தே விளங்கின. வெளிப்புறப் பிரதேசங்கள் ஒன்றோ அல்லது ஒன்றிற்கு மேற்பட்டோ ஏற்றுமதிப் பொருள்களைத் தந்தன. அவற்றுள் தேக்கு, ரப்பர், தகரம் ஆகியவை பர்மாவிலோ அல்லது பிரிட்டிஷ் மலேயாவிலோ அல்லது

ஆங்கிலேயரால் நன்முறையில் அமைக்கப்பட்ட உற்பத்தியை நோக்கக் குறைந்த அளவிலேயே இருந்தது.

பயிர் வளர்வதற்குச் சாதகமான காலவரை குறுகியே இருந்தது. மேலும், மழையளவு தேவைக்குக் குறைவாகவும் மண்வளம் குன்றியும் இருக்கின்றன. இவ்விதமான இடர்களைச் சமாளிக்கும் முயற்சியின் பயனாகத் திறமை வாய்ந்த பயிர் செய்முறை தொன்றுதொட்டு வடக்கில் கையாளப்பட்டுவருகிறது. நன்செய் முறையில் நெற்பயிர் (wet paddy) விளைவிக்க நீர்ப்பாசன வசதி தேவை. ஆனால், வடக்கிலுள்ள ஆறுகளின் குறுகிய பள்ளத்தாக்குகள் எளிய நீர்ப்பாசன முறைகளை அமைப்பதில் துணைசெய்தன. இம் முறைகளைத்தான் யூனானிலிருந்து வந்த தாய் மக்கள் கடைப்பிடித்துவந்தனர். கிராமத் தலைமையதிகாரியின் கண்காணிப்பின்கீழ் இயங்கும் இக் கூட்டுறவு முறைகள் பல நூற்றாண்டுகளாக இருந்துவருகின்றன. ஏறத்தாழ வருடம் முழுவதிலும் தண்ணீரைப் பெறும் வண்டற் படிந்த நிலப் பிரதேசங்களில் தீவிர விவசாய முறை அமைக்கப்படுகிறது. இந்த முறை அரிசிப் பயிரை முக்கியமாகக் கொண்டிருக்கிறது. இதற்குத் துணையாக வறண்ட பருவத்தில் விளையும் பீன்ஸ் காய்கறிகள், நிலக்கடலை, பருத்தி, புகையிலை ஆகியவை பயிர் செய்யப்படுகின்றன. கோடைக்காலத்தில் பயிர் வளர்ச்சிக்கு காலம் குறுகியிருப்பதால், இங்கு விளையும் அரிசி விரைவில் முற்றிப் பசையோடு இருப்பதால், குறுகியகால நெற்பயிரே இங்கு விளைவிக்கப்படுகிறது. கடல் கடந்த நாடுகளில் இவ்வரிசிக்குத் தேவை இல்லாததால், ஏற்றுமதிப் பெருக்கத்திற்காக எந்தக் கடுமையான முயற்சியும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. 1927-ல் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியான புகையிலைமீது 25% விதிக்கப்பட்ட வரி உபரியானதால், உள்நாட்டில் புகையிலை விளைப்பதில் கவனம் திரும்பியது. வடக்குத் தாய்லாந்தில் சையாம் புகையிலையும் வர்ஜீனியா புகையிலையும் பயிரிடுதல் பெருமளவில் விரைவாகப் பரவிற்று. உள்நாட்டுத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்யும் அளவில் நாட்டிற்கு வேண்டிய மொத்தத் தேவைக்குரிய புகையிலையை இப் பிரதேசமே தருகிறது.

சராசரியாக 4 ஏக்கர் நிலத்தைக்கொண்டிருக்கும் வடக்கிலுள்ள உழவன் ஜீவனத்திற்கான பயிர்களை அல்லது தானியங்களைப் பெற்றிருப்பதுடன், கோழி வளர்த்தல், பன்றி வளர்த்தல், அருகிலுள்ள ஓடைகளில் மீன் பிடித்தல் ஆகிய வருவாய் தரும் தொழில்களையும் மேற்கொண்டு, உயர்ந்த வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பெற்று இன்புறுகிறான். சொந்தமான நிலங்களில்லாத விவசாயிகள்கூட வடகிழக்கில் வாழும் பெரும்பான்மையான தம் இனத்து மக்களைக்காட்டிலும் வாழ்க்கைத் தரத்தில் உயர்ந்தே விளங்குகின்றனர்.

மேற்கூறப்பட்டவை யாவும் வடதாய்லாந்தின் பள்ளத்தாக்கிலுள்ள மக்களுக்கே பொருந்தும். இவை ‘மாற்றிப் பயிர் செய்யும் உழவு

முறையை'க் கொண்ட தொன்மையான, மேட்டு நிலங்களில் வாழ்வோருக்குப் பொருந்தாது. எவ்வாறிருப்பினும், பொருளாதார நிலையில் வடக்கிலுள்ள மலைகள் சையாமின் தேக்குமரத் தொழில்களுக்கு முக்கிய கேந்திரமாக விளங்குகின்றன. இந்தத் தேக்குமரத் தொழில், 19ஆம் நூற்றாண்டில் பெரு வளர்ச்சியைப் பெற்றது. வடக்கிலுள்ள மற்ற உற்பத்திப் பெருக்கச் செயல்களுக்கு முரணாகத் தேக்குமரத் தொழில் பெருமளவு அந்நிய நாட்டார்களின் கைகளில் உள்ளது. நான்கு ஆங்கிலத் தொழிலகங்களும், ஃபிரெஞ்சு, டேனிஷ்காரர் ஆகியோரிடத்தில் ஒவ்வொரு தொழிலகமும் இருக்கின்றன. இந்த உற்பத்தியில் சீனர்களின் பொறுப்பும் ஓரளவு இருக்கிறது. சமீபத்தில் சில வருடங்களாகத் தேக்குமர ஏற்றுமதியில் இறக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு, உள்நாட்டில் கட்டட வேலைகளுக்குத் தேக்குமரத்தைப் பயன்படுத்துவதே காரணமாகும். உற்பத்தியில் மூன்றில் ஒரு பங்கே இப்போது ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது.

ரேஹாங் (Raheng), சவான்கலாக் (Sawankalok), உத்தராதித் (Uttradit) ஆகிய இடங்களுக்குத் தேக்குமரக் கட்டைகள் மேனும் ஆற்றின் துணையாறுகளில் மிதக்கவிடப்படுகின்றன. அவ்வவ்விடங்களில் வந்து சேர்ந்த பின்னர் அவைகளைத் தெப்பமாகக் கட்டுகிறார்கள். பின்னர் பாங்காக்கிலுள்ள மரமறுக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்கு அவை பயணம் செய்கின்றன.

வட கிழக்கிலுள்ள கோராட் பீடபூமி, வடக்குப் பகுதியைக் காட்டிலும் மோசமாகக் காட்சியளிக்கிறது. 'பயிர் விளையும் பருவத்தின்' குறுகிய கால அளவாலும், சராசரிக்கும் தாழ்வான மழையாலும் ஏற்படும் துன்பங்களை வளமற்று, நீரினை இழுத்துக்கொள்ளும் மணற்பாங்கான மண்வகைகள் மேலும் அதிகமாக்குகின்றன. 'நாம் முன்', 'நாம் சீ' என்ற முக்கிய ஆறுகளின் வெள்ளத்திற்கு இலக்காகும் அகன்ற பள்ளத்தாக்குகளைத் தவிர்த்து, நஞ்சை நெற்பயிர் செய்தலை ஒரு சிறிதளவே மேற்கொள்ள முடிகிறது. இப் பிரதேசத்தில், நீரைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கான சில சிறு திட்டங்களைக் கொண்டிருந்தால் கூட, மிகப் பெரு நன்மைகளை அடைந்திருக்கக்கூடும் என்று கருதப்படுகிறது. பழங்காலத்திலும் நீர்ப்பாசன முறை இங்கு வளர்ச்சி அடைந்ததாகத் தெரியவில்லை.

ஆறுகளுக்கு அப்பாலும், சிறப்பாக மலைகளின் அடிவாரங்களிலும் தாய் மக்கள் இடம்பெயர்ந்து பயிர் செய்யும் முறையைப் பின்பற்றி, அரிசி, மற்றத் தானியங்களையும் விளைவிக்கின்றனர். விளைச்சல் மிகுதியாக உள்ள நன்மை தரும் ஆண்டுகளில் கோராட் பீடபூமியில் விவசாயத்திற்கு உகந்த நிலங்களின் மொத்தப் பரப்பளவு 5½ மிலியன் ஏக்கர்கள்.

மேற்கூறிய 5½ மிலியன் பயிர் நிலங்கள் கோராட் பீடபூமியின் மொத்தப் பரப்பில் 7% ஆகும். இங்குக் குடியானவர் சராசரியாகப் பெறும் நில அளவு 2½ ஏக்கராகும். இந்தப் பகுதி, கணிசமான அளவுக்கு அரிசி ஏற்றுமதி செய்கிறது. 1920-24-ல் நெல் விளையும் பரப்பு 1,560,000 ஆக இருந்தது. இது 1948-50-ல் 4,800,000ஆக உயர்ந்தது. விரைவாக முற்றிப் பசையோடிருக்கும் அரிசிப் பயிர் விளையும் இப் பகுதியில் பசையற்ற பல்வகைத் தானியங்கள் 30% விளைகின்றன. மத்திய தாய்லாந்திற்குப் பசையுள்ள அரிசி சிறு அளவிலும், பசையற்ற தானியங்கள் ஏறக்குறைய 300,000 டன்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. நாட்டின் அரிசி ஏற்றுமதியில் 20% இந்தப் பகுதி பெற்றிருப்பதோடு, இவ் வடகிழக்கில் புகையிலையும், 56,000 ஏக்கர்களில் பருத்தியும் விளைவிக்கப்படுகின்றன. எல்லாவற்றைக்காட்டிலும் முக்கியமான தொழில் கால்நடைகளை நாட்டின் தேவைக்காகவும் ஏற்றுமதிக்காகவும் வளர்ப்பதாகும். சாதாரண உழவனின் பயிர்செய் முறையில் கால்நடை வளர்ப்பும் ஒன்றாகும். நெற்பயிர் நிலங்கள் மிகவும் குறைந்துள்ளதால், கோராட் பீடபூமியில் இத் தொழில் வெகுவாக வளர்ச்சியடைந்துவருகிறது. மொத்தமாகப் பார்க்கிறபோது, நாட்டின் மொத்த அளவில் பாதியை—5 மிலியன் எருமைகளைக் கோராட் பீடபூமி பெற்றிருக்கிறது. ஏறத்தாழ அதே அளவில் கால்நடைகள் வடகிழக்குப் பிரதேசத்தில் உள்ளன. இதுவே விற்பனைக்கு உபரியாகவும் உள்ளது. மேலும், பயனுள்ள விலங்கு உரத்தை வளமற்ற நிலங்களுள்ள இந்தப் பிரதேசத்திற்குத் தருகிறது.

தாய்லாந்தின் மற்றப் பகுதிகளில் ஜீவனத்திற்கான விவசாயம் செய்வதைப்பற்றி விரிவாகச் சொல்வதற்கொன்றுமில்லை. தென்கிழக்கிலும் தெற்கிலும் நாட்டின் ஏக்கரின் சராசரி அளவிற்கும் கீழாகவே அரிசி விளைகிறது. தேங்காயும், மற்றப் பழ ரகங்களும், மீன் உணவும் பல்சுவை நிறைந்த நிலையான உணவில் பங்குபெறுகின்றன. வாழ்க்கைத் தரமும் உயர்ந்தே விளங்குகிறது. இதனோடுகூடத் தென்கிழக்கானது மிளகு, ஏலம், ரப்பர் முதலியவற்றைச் சிறுசிறு அளவுகளில் உற்பத்தி செய்கிறது. நாட்டின் ரப்பர் விளையும் பெரும்பாலான நிலங்கள் தென்கோடியில் கீரா பூசந்திக்குத் தெற்கேயுள்ள பகுதிகளில் உள்ளன.

1920-ல் ரப்பர் உள்ள பரப்பு 29,000 ஏக்கர்களாகும். 1934-ல் 362,000 ஆகவும், 1950-ல் 780,000 ஆகவும் உயர்ந்தது. ரப்பர் விளையும் பரப்புகளில் வேலை செய்வோர் தாய் மக்கள் என்று அரசாங்க அறிக்கைகள் அறிவித்தாலும், வேலை செய்வோரில் அரைப் பங்கினர் சீன இனத்தைச் சார்ந்தவராகவும், மற்றவர்களில் பெரும்பாலோர் மலாய் இனத்தைச் சேர்ந்தவர்களாகவும் கருதப்படுகின்றனர். மலேயாவின் உற்பத்தித் தரத்தோடு ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும்போது, இங்குள்ள உற்பத்தி

தரமற்றதாயுள்ளது. அரசாங்க ரப்பர் தொழில் துறையினர் குறைந்த செலவில் உயர்தர ரப்பர் செடிகளை நடுவதற்கு வசதிகள் தந்திருக்கின்றனர் என்றாலும், ஏக்கருக்கு ஏக்கர் விளைச்சல் இன்னமும் குறைவாகவே இருக்கிறது. உலகத்தின் ரப்பர் உற்பத்தியின் மொத்த அளவில் 10% விழுக்காடு 1950-ல் இங்கு விளைந்தது. அங்குள்ள காலணிகள் செய்யும் தொழிற்சாலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் சிறு அளவு ரப்பரைத் தவிர, எஞ்சிய ரப்பர் முழுவதும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

கிரா இஸ்துமஸுக்குத் தெற்கேயுள்ள தீபகற்பம், சையாமின் ஏறத்தாழ எல்லா வெள்ளீய வயல்களையும், தகரம் செய்யும் தொழிற்சாலைகளையும் பெற்றுள்ளது. இங்கே தெற்கு மலேயாவைப்போலப் பழமையான வண்டல் வைப்புகளில் எளிதாக எடுக்கப்படுகின்றன. புகெட்டைச் (Phuket) சுற்றி இவ்வகையில் சீனர்கள் மேற்கொண்ட செயல் பல நூற்றாண்டுகளுக்கு முன்னிருந்த வரலாற்றுச் சிறப்பைப் பெற்றதாகும். 1907-க்குப் பிறகு டோங்கா (Tonghah) துறைமுகத்திற்கு அருகே காணப்படும் வெள்ளீயத் துகள்களை எடுப்பதற்காக ஆஸ்திரேலியக் கம்பெனி ஒன்று ஆராய்ந்து, அதற்கான தொழிலகத்தை நிறுவியது. ஆனால், ஆங்கிலேயத் தொழிலகங்கள் நவீன முறைகளால் உற்பத்தியில் பெரும் பங்கைத் தோண்டியெடுக்கின்றன. 1950-ல் இருந்து 25 சுரங்கங்கள் (பிரிட்டிஷாருக்கோ ஆஸ்திரேலியருக்கோ சொந்தமானவை) மொத்த உற்பத்தியின் திறன் மூன்றில் இரு பங்காகும். எஞ்சியது 300 சீனர்களின் சிறு சுரங்கங்களிலிருந்து வந்தது. இங்குள்ள தகர உற்பத்தி 1961-ல் உலகின் மொத்த உற்பத்தியில் 9·7% விழுக்காடாகிறது. வெள்ளீயம் கச்சாப் பொருளாக மலேஷிய உருக்கு ஆலைகளுக்கு அனுப்பப்பட்டு, பின்பு ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் அமெரிக்காவிற்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது.

அண்மையில் ஏற்பட்ட பொருளாதார வளர்ச்சியும் தாய்லாந்தை எதிர்நோக்கி நிற்கும் பிரச்சினைகளும்

நாட்டின் முக்கியமான இயற்கைப் பிரிவுகளைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில் பல்வகைப்பட்ட பிரதேசப் பொருளாதார நிலைகள் எவ்வாறு சையாமில் கடந்த 80 ஆண்டுகளாகத் தோன்றி வளர்ந்தன என்பதை இதுகாறும் கண்டோம். வேற்று நாட்டவர் மேற்கொண்டு செய்த பொருளாதார முயற்சிக்கும் தாய் மக்கள் வழிவழியாகக் கடைப்பிடிக்கும் பொருளாதார செயல்களுக்கும் இடையேயுள்ள வேறுபாடுகள் பெருகி வளர்ந்தன. சையாமியர்கள் ஜீவனத்திற்கான வேளாண்மையிலும் ஏற்றுமதிக்கான அரிசியை விளைப்பதிலுமே தங்கள் கவனத்தைச் செலுத்திவந்தனர். தகரம், ரப்பர், தேக்கு உற்பத்தியுடன், அரிசியை

ஆலையிலிடுதல், ஏற்றுமதி செய்தல் ஆகியவையும், இறக்குமதி, இறக்குமதிப் பொருள்களைப் பல்வேறிடங்களுக்கு அனுப்புதலும்—அதாவது, வர்த்தகம் முழுவதும் ஐரோப்பியர் அல்லது சீனர் ஆகிய வேற்று நாட்டவரின் அதிகாரத்திற்கு உட்பட்டிருக்கின்றன.

இவ் வகையில் சுதந்திர சையாமின் பிரச்சினைகள் ஏற்கெனவே பர்மாவைச் சார்ந்திருந்தபோதிருந்த நிலையினின்றும் அடிப்படையில் மாறுபடவில்லை. இங்கு ஆசியாவின் மற்ற நாடுகளிலிருந்து வந்த சிறுபான்மையான வேற்று நாட்டவரின் எண்ணிக்கையும் செல்வாக்கும் பெருமளவில் சிறப்புற்றிருப்பதைப்போல, மலாயாவைத் தவிர்த்த தென் கிழக்கு ஆசியாவின் எந்தப் பகுதியிலும் காண இயலாது. இங்குள்ள தரையியல் உறவானது சையாமில் பல நூற்றாண்டுகளுக்கு முன் சீனர்கள் குடியேறிய வரலாற்றைப் போதுமான அளவிற்கு விளக்கு கிறது. இவ்விரு நாடுகளுக்கிடையே (சையாம்–சீனு) ஒழுங்கான, முறையான கடல் வாணிக வளர்ச்சி ஏற்படுவதற்கு முன்னமேயே, 17ஆம் நூற்றாண்டில் யூனானுக்கும் சையாமிற்கும் இடையே வர்த்தகச் செழிப்புமிக்க ஒட்டகப் பாதை இருந்தது. 19ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் சையாமில் வழக்குமன்ற வட்டாரங்களில் சீன வியாபாரி கள் செல்வாக்கான அந்தஸ்தைப் பெற்றிருந்ததால், அப்போது அங்கு இருந்த ஐரோப்பிய யாத்திரிகர்கள், பாங்காக் மக்கள்தொகையில் பாதி அளவினர் சீன இனத்தைச் சார்ந்தவர்களாவர் என்று அளவிட்டனர்.

19ஆம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதி வரையில் சீனர்களின் குடி யேற்றம் மிகப் பெரிய அளவில் தொடங்கவில்லை. அவர்கள் தென் கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளில் ஹெய்னுனிலிருந்தும் (Hainan), அதை அடுத்த கடற்கரைப் பிரதேசங்களிலிருந்தும் கடல் வழியாக வந்து குடியேறிஞர்கள்.

19ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதி முழுவதிலும் குடியேறிய சீனர்கள், நாட்டின் வர்த்தக வாழ்க்கைக்குக் கேந்திரமாகவுள்ள கழிமுகப் பிரதேசத்தில் வந்து குவிந்தனர். மேலும், வெள்ளீயச் சுரங்கங்களிலிருக்கின்ற தெற்குப் பகுதியிலும் திரண்டனர். இங்கு புகெட் என்னுமிடத்தில் பல ஆண்டுகளாகச் சீனர்கள் தங்களுக்கென்று குடியேற்றப் பகுதிகளை அமைத்தனர். இந் நூற்றாண்டின் தொடக்க காலங்களில் ஏற்பட்ட தொடர்ந்த மிகுதியான குடியேற்றத்தின் விளை வாக மேற்கூறிய இரு இடங்களிலும் சீனர்கள் பெருமளவில் ஒன்று கூடியிருப்பதைக் காணலாம். தற்போது நாட்டின் எல்லாப் பகுதியி லுள்ள நகரங்களிலும் சீன வியாபாரிகளையும் பெட்டிக்கடைக்காரர் களையும் காணலாம். அலைந்து திரிகின்ற சீன வியாபாரிகளின் சிறு படகுகள் முக்கியமான ஆறுகளில் உள்ள கப்பல்களை ஓட்டிச் செல்லும் தொலைவான இடங்கள்வரை ஊடுருவிச் செல்வதையும் காணலாம்.

குடியேறி அங்கேயே நிலையாக இருக்கும் சீனர்களில் பெரும் பாலோர் சையாம் பெண்களை மணந்தனர். சீனர்களில் பலர்—குறிப் பாக சீன வியாபாரிகள் சையாம் பெயர்களை வைத்துக்கொண்டனர். கலப்புத் திருமணத்தால் தோன்றியவர்கள்—லுக்சின் (Lukchin) எனப்படுபவர்கள்.

இதற்கிடையில் சீன சமூகத்தினரின் அதிகாரமும் செல்வமும் பெருகியதால், 1900-க்குப் பிறகு சீன இனத்திலேயே பெண்களை மணந்துகொள்வதற்காகச் சீன தேசத்திற்குச் செல்லும் வழக்கம் வளர்ந்தது. முதல் உலக மகாயுத்தத்திற்குப் பிறகு குவோ மின் தாங் (Kuo Min Tang) கட்சி சீனவை ஆண்ட காலத்திலிருந்து தாய்லாந்தி லுள்ள சீனர்கள் தமக்குச் சொந்தமான பள்ளிக்கூடங்களையும் வர்த்தகக் கழகங்களையும் நிறுவியதால், கலப்புமுறைத் திருமணங்கள் சிறிது சிறிதாகக் குறைந்தன.

இந்தக் காலத்தில்தான் ஆசியாவில் எழுந்த தேசீய எழுச்சிகள் சையாமியர்களின் சுதந்திர உணர்ச்சியைத் தட்டி எழுப்பின. மேலை நாட்டுக் கல்வியைப் பெற்ற சையாமியர்கள் நாட்டின் வருமானத்தைப் பெருக்கும் துறைகளில் சுதந்திரத்தைக் கடுமையாக அளவுபடுத்தும் 19ஆம் நூற்றாண்டில் எழுந்த பழைய உடன்படிக்கைகளையும் ஒழிப் பதற்காக வற்புறுத்தினர். ஆங்கிலேயருக்கும் சையாமியருக்கும் இடையே 1925-ல் ஏற்பட்ட புதிய வியாபாரக் கப்பற் போக்குவரத்து உடன்படிக்கையின்படி, ஆங்கிலேயரால் தயாரிக்கப்பட்டு சையாமிற்கு அனுப்பப்படும் எல்லா முக்கியப் பொருள்களின்மீதும் பத்து ஆண்டு களுக்கு 5% விழுக்காடு சுங்கவரி விதிக்கவேண்டுமென்று ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது.

இந்தக் காலம் மறைவதற்கு முன்பாகவே 1932-ல் இரத்தம் சிந்தா மல் ஏற்பட்ட புரட்சியின் விளைவாக மாறுதல்கள் பல முளைக்கத் தொடங்கின. இப் புரட்சி இயக்கமானது சில இளம் இராணுவ அதிகாரி களும் வேறு பல அலுவலர்களும் சேர்ந்தமைத்த கட்சியால் தொடங்கப் பட்டது. சையாம் சரித்திரத்தில், முதன்முதலாக ஏற்பட்ட இப் புரட்சி, பழைய தனித்த கொடுங்கோல் (Absolutist System) அரசாங்கத்தை முறியடித்து, அரசியல் நிர்ணயச் சட்டத்திற்கிசைந்த அரசாங்கத்தை அமைக்க முயன்றது. இந்தப் புரட்சி மேற்கூறிய முயற்சியில் வெற்றி பெற்றதென்றாலும், அந்தப் புரட்சி இயக்கத்தினருள் கருத்து வேற்றுமை வெகு சீக்கிரத்தில் ஏற்பட்டது. அரிசி உற்பத்தியையும் வியாபாரத்தை யும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கொண்டுவந்த தீர்மானம் முறியடிக்கப்பட்டது. அதற்குப் பின்னர் அரசாங்கம் பெரும்பாலும் இராணுவ அதிகாரத்தின்கீழ் வந்தது. இந்த ஆட்சியில் பழைய பொருளாதாரக் கொள்கைகளை மாற்றியமைத்தல் மேற்கு நாடுகளின்

உடன்படிக்கைகளால் தாய்லாந்தை சுரண்டுவதற்காக ஏற்பட்ட உரிமைகளை ரத்துசெய்தல், நாட்டின் பொருளாதாரத் துறையில் சீனர்கள் கொண்ட அதிகாரத்தை அடக்குதல் போன்ற தேசியக் கொள்கைகள் தாய்லாந்தின் நல்வாழ்விற்காகக் கடைப்பிடிக்கப்பட்டன. 1937-ல், 1925-ல் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கைக்குப் பதிலாகப் பிறிதோர் உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டது. இதனால், ஆங்கிலேயருக்கென்று ஒதுக்கப்பட்ட தனி உரிமைப் பிரதேசங்களிலுள்ள உரிமைகள் பிரிக்கப்பட்டன. சையாமினுடைய வியாபாரத் துறைகள் தடையற்ற சுதந்திரத்தைப் பெற்றன. மேற்கூறியதுபோன்று மேலைநாட்டாரோடு மேற்கொண்ட வேறு உடன்படிக்கைகள், குறிப்பாக 1929 முதல் 1939 வரையுள்ள ஆண்டுகளில் சையாமின் இறக்குமதியில் பிரிட்டிஷாரின் பங்கு 17·6%-லிருந்து 11·3 ஆகக் குறைந்தது. ஜப்பானின் பங்கோ 2·8%-லிருந்து 14·8-க்கு உயர்ந்தது. ஜப்பானியத் துணிகளின் விற்பனையால் ஏற்பட்ட பெருக்கமே இவ்வுயர்விற்குக் காரணமாகும்.

தயாரிக்கப்படும் பொருள்களில் வாங்கும் இடங்களில் ஏற்பட்ட இந்த மாறுதல்கள் வியாபார ரீதியில் நன்மையைத் தந்தாலும், அரசியல் ரீதியாக ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டாலும், சையாமியர்கள் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தமக்குச் சொந்தமான தொழிற்சாலைகளை நிறுவப் பெரிதும் ஆவல்கொண்டனர்.

அண்டை நாடுகளில் பொதுவாகக் காணப்படுவதைப்போன்ற பழைய குடிசைத் தொழிற்சாலையைத் தாய்லாந்தும் பெற்றிருக்கிறது. இறக்குமதிப் பொருள்களின் போட்டியால் இத் தொழிற்சாலைகள் ஓரளவிற்கு பாதிக்கப்பட்டன என்றாலும், பொதுவாக இத் தொழிற்சாலைகள் வளம்பெற்று மேலோங்கின. பொருளாதார ரீதியில் வியாபாரத்திற்கென்றே நெல் விளைக்கப்படும் மத்திய சமவெளிக்குப் புறம்பாயுள்ள பிரதேசங்களில் இத்தகைய தொழிற்சாலையானது முக்கியமாக விளங்கியது. உழவர்களுக்குக் கிடைக்கும் மொத்த வருமானத்தில் 18%—30% வரை இத் தொழில்மூலமே 1934–35-ல் வந்தது என்பது கவனத்துக்குரியது.

மேற்கு நாட்டுச் சரக்குகள் நாட்டில் உட்புகுவதற்கு முன்னால் பருத்தி நெசவும் பட்டு நெசவும் எங்கும் பரவியிருந்தன. வடகிழக்கில் இவ்விரண்டும் முக்கியத் தேவைகளாயிருந்தன. விவசாயத்தில் பெற்ற குறைந்த வருமானத்தை இவ்விரண்டு தொழிலால் பெறும் ஊதியம் ஈடு செய்து வருவாயைப் பெருக்கின. இச் சூழ்நிலைக்குப் பட்டு நூல் தயாரிக்கும் தொழில் உகந்ததாயிருந்தது. சாதாரண விவசாயிகூட எப்போதும் மலிவான பட்டாடைகளையே உடுத்தும் வழக்கத்தைப் பெற்றிருந்தான். சற்று உயர்ந்த ரகப் பட்டாடைகள் பர்மாவிற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1900-க்குப் பிறகு போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட

முன்னேற்றங் காரணமாக மலிவான ஐரோப்பியப் பருத்தி ஆடைகளின் வருகையால், கோராட் பட்டுத் தொழிற்சாலை கடுமையாக பாதிக்கப்பட்டது. இதனை முறியடிக்க, ஜப்பானிய ஆலோசகர்களுடன் அரசாங்கம் மேற்கொண்ட முயற்சிகள் சிறிதே வெற்றிபெற்றன. முக்கியப் போக்குவரவு வழிகளிலிருந்து விலகியுள்ள கிராமங்களில் மட்டுமே இத் தொழில் இன்னமும் நடைபெற்றுவருகிறது.

பருத்தி விளைத்தல், கோராட் பீடபூமியில் ஓரளவு முக்கியமாகவும், வட பகுதிகளில் முக்கியத்துவம் குறைந்ததாகவும் உள்ளது. பருத்தி ஆடைகள் தயாரிப்புப் படிப்படியாகக் குறைந்துவந்தன. இரண்டாம் உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பருத்தி ஆடைகளின் அளவு, உள்நாட்டு உற்பத்தியைவிட இரண்டு பங்கு அதிகமாக இருந்தது.

உள்நாட்டிலேயே கிடைக்கும் கச்சாப் பொருள்களைக்கொண்டு, அப் பிரதேசத்தில் வாழும் மக்களுக்கு வேண்டிய ஓடுகள், செங்கற்கள் செய்தல், வண்டிகள், பட்டுகள் அமைத்தல், பிரம்பினால் பின்னப்பட்ட குல்லாய்களையும் கூடைகளையும் தயாரித்தல் போன்ற தொழில்கள் வேகமாக வளர்ச்சியடைந்தன. மேலைநாட்டவர்க்குப் பழக்கமில்லாத இத் தொழில்கள் தொடர்ந்து செழிப்பாக விளங்கின.

பாங்காக்கில் ஏற்படுத்தப்பட்ட கைத்தொழிற் பள்ளிக்கூடத்தின் வாயிலாக, 1932 புரட்சிக்குமுன், சையாம் அரசாங்கத்தினர், அப்பொழுது வாழ்ந்துவந்த கைத்தொழிலை மேலும் பலப்படுத்த எண்ணினர். ஆனால், பின் தோன்றிய அரசாங்கத்தினர் ஆட்சியில் மேலை நாட்டுப் பாணியில் அமைந்த தொழிற்சாலைகளை அமைப்பதில் கவனம் மாறிற்று.

தென் கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளிலுள்ளதைப்போலவே சையாமில் தொன்றுதொட்டு வரும் வியாபார இனத்தார் இல்லாமலிருந்தது நவீன முறையில் தொழிற்சாலைகளை அமைப்பதற்குப் பெருந் தடையாக இருந்தது. பாங்காக்கில் சிறு அளவில் தயாரிக்கப்படும் மலிவான வாடிக்கைக்காரர்களுக்குத் தேவையான சரக்குகளைத் தயார் செய்தலும், விற்பனை புரிவதும் ஆகிய தொழில்கள் சீனர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்டதற்கும் மேற்கூறியதே காரணமாயமைந்தது.

இந்தக் காரணத்திற்காகத்தான், தாய்லாந்து அரசாங்கத்தின்கீழ் வர்த்தகக் கழகங்களையும் தொழிற்சாலைகளையும் ஏற்படுத்தத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. 1935-லிருந்து 1941 வரையுள்ள காலங்களில் பாங்காக்கில் ஒரு பருத்தி ஆலையையும், கான்பூரியில் (Kanpuri) காகிதத் தொழிற்சாலையையும், லாம்பாங்கில் (Lampang) நவீன முறையில் சர்க்கரை

ஆலையையும், பாக்சாங்கில் (Pakchang) தகர அடைப்புச் சாலையையும், நாட்டின் மற்றப் பகுதிகளில் நடுத்தர தொழிற்சாலைகளையும் அரசாங்கம் நிறுவியது. 1941-ல் பாங்காக்கிலிருந்த பிரிட்டிஷ்-அமெரிக்கப் புகையிலைக் கம்பெனியில் சிகரெட் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகளை இராச்சியப் புகையிலைக் கம்பெனி ஏற்றுக்கொண்டது.

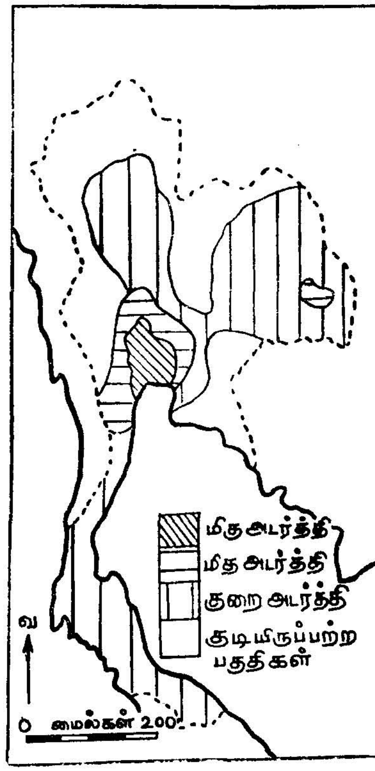
பசிஃபிக் போருக்கு முன்பே தேசியப் பொருளாதாரக் கொள்கைக்கான அடிப்படைகள் போடப்பட்டன. ஆனால், அந்நிய நாட்டுப் பொருளாதார உதவி நாடப்படாததால், 'தொழில்மயமாக்கும்' இயக்கத்தின் வேகம் ஏனைய தெ. கி. ஆசிய காலனி நாடுகளிலுள்ளதைவிடக் குறைந்தே காணப்பட்டது.

இரண்டாவது உலகப் போரினால் ஏற்பட்ட பொருளாதாரச் சீர்குலைவு பிற தெ. கி. ஆசிய நாடுகளை பாதித்ததுபோல் அவ்வளவாக சையாமை பாதிக்கவில்லை எனலாம். 1941-ல் ஜப்பானியத் தாக்குதலுக்கு சையாம் சிறு எதிர்ப்பே தெரிவித்தது; ஜப்பானிடத்தில் சரணடைந்தது. பின்னர், சையாம் ஜப்பானுடன் உடன்படிக்கையொன்றை ஏற்படுத்திக்கொண்டு பிரிட்டனோடும் அமெரிக்காவோடும் போர்ப் பிரகடனம் செய்தது. போரின் போக்கு மாறியதாலும், ஜப்பானியருக்கு எதிராக மக்கட் கருத்து நிலவியதாலும், ஜப்பானை ஆதரிக்கும் கட்சி 1946-ல் நடந்த தேர்தலில் தோற்கடிக்கப்பட்டது. மேற்கு நாடுகளுடன் சமாதான உடன்படிக்கையொன்று கையெழுத்திடப்பட்டது. மலேயாவின் அவசரத் தேவைகளுக்குத் தாய்லாந்து 1,500,000 டன்கள் அரிசியைத் தன் சேமிப்பிலிருந்து தரவேண்டும் என்று பிரிட்டன் வற்புறுத்தியது என்பதைத் தவிர, சமாதான ஒப்பந்தத்தில் வேறு எவ்விதமான கட்டுப்பாடும் இல்லை. பர்மாவிலும் இந்தோசைனாவிலும் விவசாய உற்பத்தியில் போருக்குப் பின்னர் எழுந்த தடைகளால், தாய்லாந்து தன்னிடத்திலுள்ள உபரி அரிசியை விற்க மிகுதியான வாய்ப்பைப் பெற்றது.

1948–57 காலத்தில் புரட்சிகள் பல தோன்றி, மந்திரி சபை மாற்றி அமைக்கப்பட்டது என்பதைத் தவிர, போருக்குப் பின் தாய்லாந்தில் பெரிய அரசியல் கிளர்ச்சி ஒன்றும் இருக்கவில்லை. எக் காலத்திலும் சுதந்திர நாடாகவே இருந்ததால், தாய்லாந்து மக்கள் தென்கிழக்கு ஆசிய மக்களோடு சேர்வதைக்காட்டிலும் மேல்நாட்டினரோடு அதிக அளவில் பொருளாதாரத் தொடர்பு கொள்வதற்குப் பெரிதும் முயன்றனர். இவ்வாறு போருக்கு முன்னால் மேற்கத்திய முறையோ பாணியோ இல்லாதிருந்த இராச்சியமானது 1948-லிருந்து தென்கிழக்கு ஆசியா முழுவதிலும் மேற்கத்திய செல்வாக்குப் பரவுவதற்குத் தன் தலைநகரை நிலைக்களனாகக்கொண்டது. இத் தலைநகரத்தில் இன்று சியாடோவின் தலைமை அலுவலகம் உள்ளது.

தற்காலப் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகள்

தாய்லாந்தின் சராசரி மக்கள்தொகை நெருக்கம் ச. மைலுக்கு 109 ஆகும். இது பர்மாவின் ச. மைல் 78 உள்ள மக்கள்தொகை நெருக்கத்தைக்காட்டிலும் உயர்ந்ததே. இந்த வேற்றுமைக்குக் காரணம், தாய்லாந்தில் பர்மாவைவிட அதிக விகிதத்தில் தாழ்நிலங்கள் இருப்பதே. எவ்வாறாயினும், தாய்லாந்து மக்கள்தொகை நெருக்கம், தென் கிழக்கு ஆசியாவின் சராசரியைவிடக் (126) குறைந்ததேயாகும். வளமற்ற வட கிழக்குப் பகுதியில் மக்கள்தொகை நெருக்கம் தேவைக்கு மேலிருப்பதன் அறிகுறிகள் இருந்தபோதிலும், மொத்தமாகப் பார்க்குங்கால் மக்கள் தொகை மிகுதியாகப் பெற்றிருக்கும் நாடாக சையாமைக் கருத முடியாது (படம் 19).

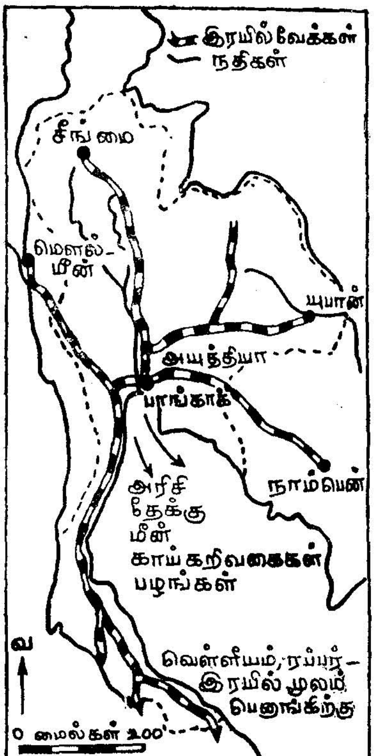


படம் 19.
தாய்லாந்தில் மக்கட் பரவல்

தற்போது மக்கள்தொகை மிக விரைவாகப் பெருகி வருகிறது. பெரும்பாலான. ஆசிய நாடுகளில் உள்ள பொதுவான உணவைக் காட்டிலும் நிலையான அரிசியோடு மீன்களும் காய்கறிகளும் இங்குச் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. தாய்லாந்தின் மக்கள்தொகையில் பல வருடங்களாகப் பிரதேச சராசரி அளவைக்காட்டிலும் இறப்பு எண்ணிக்கை (death rate) குறைவாக இருந்துவருகிறது. மலேரியாவைப் போக்குதற்குக்கொண்ட முறைகளினாலும், சுகாதார வசதிகளில் முன்னேற்றங்கள் கண்டதாலும் இறப்பு எண்ணிக்கை மேலும் குறைக்கப் பட்டது. சீனர்களின் குடியேற்றம் முடிவாக நின்றுபோவதற்கு இது ஈடுகொடுத்தது.

இறப்பு எண்ணிக்கை குறைந்தாலும் பிறப்பு எண்ணிக்கை பெருகிக்கொண்டே வருகிறது. மேலும், எதிர்காலத்தில் இது பெருகலாம். பல ஆண்டுகளுக்குப் பிறப்பு எண்ணிக்கை பெருகிய நிலையிலேயே இருக்கவும்கூடும். இந் நிலையில் அண்டை நாட்டிலுள்ள

வர்களுடன் சமான நிலையில் இருக்க, வாழ்க்கைத்தரத்தைச் சீரான முறையில் தாழாது வைத்துக்கொள்ள ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் உற்பத்திப் பெருக்கத்தில் சீரான பெருக்கம் அல்லது வளர்ச்சி தேவைப் படுகிறது. ஆகவேதான், தாய்லாந்து தற்போது மிகப் பெரிய அளவில் நாட்டைத் தொழில்மயமாக்கும் பணியை மேற்கொண்டிருக்கிறது. இப் பணிக்கு மூலதனமாக இருப்பது ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் வழி வரும் வருமானமேயாகும். இவ்வகையில் போருக்குப் பிறகு, ரப்பர் உற்பத்தியில் கணிசமான அளவிற்கு ஏற்பட்ட பெருக்கம், வெள்ளீயம், தேக்கு ஆகிய பொருள்களின் ஏற்றுமதியில் ஏற்பட்ட குறையை ஈடு செய்கிறது. மேலும், வடக்கிலுள்ள மலைகளில் காணும் துத்தநாகம், ஆன்டிமனி ஆகிய உலோக வைப்புகளும் கணிசமான அளவில் தோண்டியெடுக்கப் படும் என்பதற்கான அறிகுறிகள் இதுவரை தோன்றவில்லை.



படம் 20. தாய்லாந்து : போக்குவரத்தும், ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களும்

1960-ல் உலக வியாபார சந்தைகளில் தாய்லாந்திற்குள்ள சாதகமான சூழ்நிலைகளால் தாய்லாந்தின் மதிப்பு மிகுந்த ஏற்றுமதிப் பொருளாக ரப்பர் மேலோங்கி நின்றது (படம் 20). அரிசி ஏற்றுமதி இரண்டாவது இடத்தையே பிடிக்கமுடிந்தது. இம் மாற்றம் தொடர்ந்து நீடிக்கலாம் என்று கருதப்படுகிறது. ரப்பர் மரங்களை மீண்டும் நடவேண்டும் என்ற தற்போதைய திட்டம் வெற்றியடைந்தாலும், ரப்பர் ஏற்றுமதி வியாபாரத்தின் வெற்றி, முக்கியமாக ரப்பர் உற்பத்தி முறையில் உள்ள இயற்கை முறைக்கும் செயற்கைக் கலவை (sinthetic rubber) முறைக்கும் இடையே காணும் தொடர்ந்த போட்டியைப் பொறுத்தேயுள்ளது.

மக்களின் ஜீவனத்திற்கும் ஏற்றுமதிக்கும் உரிய அரிசியோ நாட்டின் மிக முக்கியமான விவசாயப் பயிராக இருந்துவரும்.

இதற்கென வேளாண்மைக்குகந்த நிலங்களில் 86% ஒதுக்கப்பட்டிருப்பது சற்றே அதிகம் என்றே சொல்லலாம். இந் நூற்றுண்டில் தாய்லாந்து நெற்பயிர் விளைக்கும் பரப்பை மிகுதிப்படுத்தியது உண்மையாயினும், ஒவ்வோர் ஏக்கரிலும் விளைச்சலில் தாழ்வும் தொடர்ந்து ஏற்படுவதைக் காண்கிறேம். (1906–9-ல் ஏக்கருக்கு 36·6 புஷல்ஸ்; 1952-ல் 25·72 புஷல்ஸ்.)

சராசரி விளைச்சல் குறைவிற்கு இரண்டு காரணங்களைச் சொல்லலாம். முதலாவது, வருடத்தில் ஏற்படும் வெள்ளப் பெருக்கால் புதுப் புது வண்டலைப் பெறும் நிலங்களைத் தவிர மற்ற நிலங்களில் ரசாயன உரம் ஒருசிறிதும் உபயோகப்படுத்தப்படாது மேலும் மேலும் தொடர்ந்து பயிர்செய்வதால், அந்த நிலங்களின் வளம் படிப்படியாகக் குறைந்துபோயிருக்கிறது. இரண்டாவது, அரிசிப் பயிருக்காக அண்மையில் ஒதுக்கப்பட்ட அகன்ற பகுதிகள் வளமற்றனவாகவே உள்ளன. (குறிப்பாகச் சிறிய அளவே தண்ணீரோடிருக்கும் மத்தியச் சமவெளியின் எப் பகுதிகளும் வடகிழக்கிலுள்ள நிலங்களும் இவ் வாறுனவையென்று கூறலாம்.) வடகிழக்கில் விளைச்சலானது ஏக்கர் ஒன்றுக்கு 1920–24-ல் 32·25 புஷல்ஸ் ஆகும்; 1952-ல் 19·28 புஷல்ஸ் ஆகக் குறைந்துபோயிற்று.

ஆனுல், மத்திய சமவெளியில் ஆக்க விளைச்சலில் ஏற்பட்ட குறைவு மிகுதியாக இல்லை என்றுலும், 1921–24-ல் இப் பிரதேசத்தின் விளைச்சல், அப்போதிருந்த சராசரியைக்காட்டிலும் குறைந்தே இருந்தது. 1952-ல் இப் பகுதி விளைச்சலில் சராசரி அளவுக்கு மேல் உயர்ந்த விளைச்சலைப் பெற்றிருந்தது.

தற்போது கிடைத்திருக்கும் விவரங்களை நோக்க, தாய்லாந்து, புதிதாக வேளாண்மையை மேற்கொண்டிருக்கும் நிலப் பகுதிகளில் மேற்போக்காக இருக்கும் செழுமையைமட்டும் நம்பியிராமல், மேலும் அந்தப் பகுதிகளில் ஒழுங்கான, முறையான பயன்களைப் பெறத் தீவிரச் சாகுபடி முயற்சிகளைக் கைக்கொள்ளவேண்டும். அந்தப் பகுதிகள் அரிசி விளைவிற்கு மிகவும் உகந்தனவாகும். பாசன வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதுமவசியம். போருக்கு முன்னுல் மீனும் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்குத் தண்ணீர் வசதி செய்ய விரிவான ஒரு திட்டமும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. அண்மையில் 1931-ல்தான் 11 இலட்சம் ஏக்கர்களே நீர்ப்பாசன முறைகளில் விளைவிக்கப்பட்டன. இந்த நிலங்கள் நாட்டின் பாசனத்திற்குரிய நிலப்பகுதியில் 7% விழுக்காடேயாகும்.

இச் சூழ்நிலையில்தான், உலக பாங்கியின் உதவியுடன் மிகப் பெரிய மேனும் (அணைக்கட்டு) திட்டம் (Greater Menam Project) தொடங்கப்பெற்றது. இத் திட்டத்திலுல் செய்நாடு (Chainad) என்னு

மிடத்தில் மீனுமிற்குக் குறுக்கே மிகப்பெரிய அணை கட்டவேண்டிவருவதுடன், நீர்ப்பெருக்கின் தாழ்மட்டத்திற்குக் கீழே 14 பெரிய அணைகளையும் அமைக்கவேண்டிவருகிறது. இத் திட்டம் முடிவுற்ருல் 23 இலட்சம் ஏக்கர்கள் நீர்ப்பாசனம் பெறுவதுடன், மத்திய கழிமுகப் பிரதேசத்தைக் காட்டிலும் இரு மடங்கு மிகுதியான அரிசி விளைச்சலையும் பெறலாம். மேலும், வறண்டகாலத்தில் இரண்டாவதாகச் செய்யும் பயிருக்கு உதவுவதுடன் அமையாது, மழைக் கால வேளாண்மையில் (wet-season cultivation) உள்ள ஆபத்துகளை நீக்கிச் செய்திறத்தை மிகுதிப்படுத்தும். இதன் காரணமாக மிகுதியாக வரும் வெள்ளப் பெருக்கினைத் தடுப்பதால், கால்நடைகள் வளர்த்தல், காய்கறிகள், சிறு பயிர்கள் விளைத்தல் ஆகியவற்றிற்கு மேலும் வழிவகைகள் ஏற்படும்.

இவ் வகையில் மத்திய சமவெளி அரசாங்கத்தின் முழுக் கவனத்தையும் ஈர்க்கிறது என்ருலும், வடக்கில் சில புதுப் பாசனத் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுவருகின்றன. 1952-ல், அரசாங்க விவசாயத் துறையினர் இந்திய தீபகற்பத்திலுள்ளதுபோல், வடகிழக்கில் பாசனத்திற்கு வழிவகுக்கும் 500 சிறிய நீர்த் தேக்கங்களை (irrigation tanks) நிர்மாணிக்கும் திட்டத்தைச் செயற்படுத்தினர். 1955ஆம் ஆண்டு முடிவில் 100 தேக்கங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. இத் திட்டம் மழையற்ற காலங்களில் அவசரமாகச் செய்யப்படும் பாசனத்திற்கு ஆங்காங்கு எடுத்துச் செல்லும் நீர்க் குழாய்களும் (mobile pumps), இந்தப் பிரதேசத்தின் அரிசி பயிரிடுவதிலுள்ள நெருக்கடிகளைக் குறைக்கும். நாட்டின் வடக்கிலுள்ள இந்தப் பகுதியில் ஏற்றுமதிக்கான அரிசி உற்பத்தியைக் கணிசமான அளவிற்குப் பெருக்குவது அவசியமானதா என்பது ஐயத்திற்குரியதே.

கால்நடை வளர்ப்பில் கொள்ளவேண்டிய மிகுதியான கவனத்திற்கும், எதிர்காலத்தில் பயனளிக்கும் உள்நாட்டுத் தேவைக்கான பருத்தியை விளைவிப்பதற்கும் திட்டங்கள் உருவாக்கவேண்டியது மிக அவசியமானது.

அரசாங்க விவசாயத் துறை பாசனத் திட்டங்களைச் செயற்படுத்துவதுடனில்லாது, உயர்ந்த மகசூலளிக்கும் விதைகளைத் தேர்ந்தெடுத்தலிலும் கவனம் செலுத்திவருகிறது. ரசாயன எரு இடுதலில் இது வரையும் சிறிது முயற்சி செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒருவேளை வெளியார் முதலீடு இல்லாததே இதற்குக் காரணமாக இருக்கலாம். ஆனுல், இது தற்போதைய விவசாயத் திட்டத்தில் பெருங் குறையாகவே நிற்கிறது.

இறுதியாக அரிசி பயிரிடும் திறத்தில் இயந்திரச் சாதனங்கள் கொண்ட பங்கையும் கவனிக்கவேண்டியுள்ளது. 25 ஆண்டுகளாக அரசாங்கத்தாரால் நடத்தப்படும் 'மாதிரிப் பண்ணைகளில்' டிராக்டர்கள் பயன்படுத்தப்பட்டுவந்தன. 1945-ல் இயந்திரச்

சாதனங்களைக்கொண்டு செய்யும் வேளாண்மையால் எத்துணை அளவு பொருளாதார நிலைமை உயர்கிறது என்பதை மதிப்பிடப் பரிசோதனைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. எருமைகள் முக்கியமாகச் சிறு நிலங்களை உழத் தேவைப்படுகின்றன என்பதால், உழுநிலங்களின் சராசரிப் பரப்பு உயர்த்தப்பட்டாலொழிய இயந்திரமயமாக்கப்பட்ட வேளாண்மை முறைகளைக் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் புகுத்த முடியாது என்ற முடிவுக்கு வந்தனர்.

நாற்றுநடுதலை (transplanting) மிகுதியாகக்கொள்ளும் பரப்புகளில், நடுவதற்கும் அறுவடை செய்வதற்கும் தொழிலாளர்கள் வேண்டும். டிராக்டரைக்கொண்டு உழுதாலும், அதற்குப்பின் செய்ய வேண்டிய வேலைகளுக்கும் தொழிலாளர்கள் தேவைப்படுகின்றனர்.

'விதை தெளி' (broadcast sowing) முறையில் அரிசி பயிரிடும் நிலங்களில் 20% விழுக்காடு நிலங்கள், விதை விதைக்கத் தேவைப்படும் தொழிலாளர்களைக்காட்டிலும் அறுவடை செய்தற்கு மிகுதியான தொழிலாளர்களை வேண்டுகின்றன. விதை விதைத்தல், அறுவடை செய்தல் ஆகியவற்றை இயந்திரங்களின்வாயிலாகச் செய்தால், தொழிலாளர்கள் மிகச் சிறிய அளவிலேயே தேவைப்படுவர். ஆனால், குத்திட்டு நிற்கும் பயிர்வகைகளைத்தான் இயந்திரத்தால் அறுவடை செய்யலாம். அரிசிப் பயிர்த் தண்டுகள் 18" மேற்படாது நீண்டு இருக்குமானால் அறுவடைக்கு இடந்தரும். மிகுதியான வெள்ளப் பெருக்கு நிலங்களில் விதை தூவு (broadcast sowing) முறையில் பயிர் செய்யப்படும் நெற்பயிர்கள் மேற்கூறிய நீளத்தைக்காட்டிலும் உயர்ந்திருப்பதால், கைகளாலேயே அறுவடை செய்யவேண்டியதாகிறது.

10–12 ஏக்கர்களுக்குக் குறைந்த சிறு அளவில் நிலவரம்பைப் பெற்றிருக்கும் விவசாயிகளுக்கு இயந்திரமுறை விவசாயம் எவ்விதப் பயனையும் தராது. தற்போதுள்ள பாசனத் திட்டங்களின் விளைவான தண்ணீர்த் தேக்கங்களின் அபிவிருத்திகளால், சிறப்பான விதைகளின் வாயிலாக நீண்டு வளரும் 'மிதக்கும் வகை நெற்பயிருக்கு'ப் பதிலாகக் குட்டையான தண்டுகளைக்கொண்ட நெற்பயிரைப் பயிரிட வாய்ப்புகள் ஏற்படும். இது இயந்திரங்களின் துணைகொண்டு விளைவிக்கப்படும் நிலங்களின் பரப்பை அதிகரிக்க வழிவகுக்கும்.

அரிசி உற்பத்தியைப் பெருக்குதல் தவிர உள்நாட்டுத் தேவைகளான மற்ற உணவுப் பொருள்களின் உற்பத்தியையும், கச்சாப் பொருள்களின்—குறிப்பாக நெய், பருத்தி, சர்க்கரை, புகையிலை ஆகியவற்றின் உற்பத்தியையும் விரிவுபடுத்தல், கால்நடை அபிவிருத்தி ஆகியவற்றை மேற்கொள்ளுவதில் விவசாயத்துறை கவனஞ் செலுத்துகிறது. பொருளாதார முக்கியத்துவத்தில் விவசாயத்திற்கு அடுத்தே மீன் பிடிக்கும் தொழில் அமைகிறது. சையாம் கடற்கரை ஓரப் பகுதி

முழுமையிலும், உள்நாட்டிலுள்ள நீர்வழிகளிலும் இத் தொழில் நடைபெறுகிறது. படிப்படியாக ஆற்று மீன்கள் குறைந்துகொண்டே போவது அரசாங்கத்தாருக்குக் கவலையளித்ததால், அரசாங்கம் பாக்நாம்போக் (Paknampok) அருகேயுள்ள 150 ச. மைல் சதுப்பு நிலங்களை ஏரியாக மாற்றியது. இப் பகுதி இப்போது மீன் வளர்ப்பதற்காகப் பல பகுதிகளில், அரசாங்கம் மீன்வளர்ப்புப் பண்ணைகளை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

அரிசி ஆலைகள் தாய்லாந்தின் ஆலைத்தொழில்களில் முதல் இடத்தைப் பெற்றுள்ளன. அரிசி ஆலைகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 900-க்கு மேற்பட்டாலும், நவீன முறையில் அமைக்கப்பட்டு, நாளொன்றுக்கு 100 டன் நெல்லையே அரைக்கும் திறன்கொண்ட 72 ஆலைகள் தாம் தாய்லாந்தில் உள்ளன. ஏறத்தாழ எல்லாப் பெரிய ஆலைகளும் உமி அல்லது தவிட்டினை எரிபொருளாகக்கொண்டு நீராவியால் இயக்கப்படுகின்றன. மேலும், சீனர்களுக்கு அவை சொந்தமானவை. தாய்லாந்து அரிசிக் கம்பெனி சீனர்களின் செல்வாக்கைக் குறைக்க 12 ஆலைகளை நிறுவியிருக்கிறது. எவ்வாறிருப்பினும், இவ்வகையில் மிக முக்கியமானது, பர்மாவிலுள்ளதைப்போலத் தாய்லாந்தின் அரிசி விளையும் சிறிய நாட்டுப்புற ஆலைகள் ஏற்பட்டதேயாகும். தற்போது 800-க்கும் மேற்பட்ட இத்தகு ஆலைகள் ஒவ்வொன்றும் நாளொன்றுக்கு 30—40 டன் நெல்லை அரைத்துக் கொடுக்கின்றன. மிக அண்மையில் மிகச் சிறிய கையில் எடுத்துச் செல்லத்தக்க, நாளொன்றுக்கு 8—12 டன்கள் அரைக்கும் இயந்திரங்கள் பரவலாயின. இத்தகைய 4,000 இயந்திரங்கள் 1952-ல் இருந்தன.

மரமறுக்கும் சாலைகள் அரிசிஆலைகளின் அளவேபோல் ஈரியல்பைக் கொண்டனவாக உள்ளன. விசையால் இயக்கப்படும் 300 ஆலைகள் பாங்காக்கிலும் அதன் சுற்றுப் பகுதிகளிலும் உள்ளன. ஆண்டிற்கு மொத்தமாக 700,000 கன மீட்டர் அளவுள்ள மரம் இத் தொழிற்சாலைகளினால் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. தவிர, கையால் இயக்கப்படும் (hand-operated) இயந்திரங்கள் கணக்கின்றி இருக்கின்றன. அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துகிற ஆறு சர்க்கரை ஆலைகளுள் நான்கு சிறியவையாகும். பாங்க்-யீ-கான் (Bang-yi-Khan) என்னுமிடத்திலுள்ள சாராயம் வடிக்கும் தொழிற்சாலையைத் தவிர, மற்றவை மிகவும் சிறியவையே. பாங்காக்கில் உள்ள இரண்டு சிகரெட் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகள் ஒவ்வொன்றும் 1,000 தொழிலாளர்களைத் தன்னகத்தே கொண்டுள்ளன.

துணி நெய்தல், மட்பாண்டம் வனைதல், உலோக வேலை செய்தல் ஆகியவையும் முக்கியத் தொழில்களாகக் கருதப்படுகின்றன. இந்த ஒவ்வொரு தொழிலிலும் வேலை செய்துவரும் தொழிலாளர்களின்

எண்ணிக்கை மக்கள்தொகையின் ஒரு சிறு பகுதிக்குக்கூட ஒப்பாகச் சொல்வதற்கில்லை. என்றாலும், தொழிற்சாலைகளில் வேலைசெய்யும் மக்களின் அளவு வளர்ந்துகொண்டே போகிறது. சமீபத்தில் ஏற்பட்ட தொழில் வளர்ச்சிகளில் தக்ளியில் (Taklee) நிறுவப்பட்ட சிமெண்டு தொழிற்சாலையும், உள்நாட்டில் விளையும் கெநப்பை (kenab) ஆதாரமாகக்கொண்டு அரசாங்கம் தொடங்கிய சாக்குப் பைத் தொழிற்சாலையும் குறிப்பிடத்தக்கவையாகும். தாய்லாந்து சிமெண்டு கம்பெனி, சரபுரிக்கு (Saraburi) அருகேயுள்ள 'ஹெமடைட்' இரும்புக் கனிஜங்களில் வேலை தொடங்கி, இரும்புப் பாளங்களையும், அழுந்திய எஃகையும் உற்பத்திசெய்யத் தொடங்கியுள்ளது. இங்கு ஆண்டு ஒன்றிற்கு 30,000 டன் எஃகு உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. 1953-ல் மேலும் 32 தொழிலகங்களையமைக்க ஐந்தாண்டுத் தொழில் வளர்ச்சித் திட்டமொன்று கொண்டுவரப்பட்டது. 1953ஆம் ஆண்டுத் திட்டத்தால், 5 தொழிலாளர்களுக்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களைக்கொண்ட தொழிற்சாலைகள், 1950—1750 ஆக இருந்தவை 1959-ல் 13,388 ஆக உயர்ந்தன. 1950-ல் இருந்த எல்லாத் தொழிற்சாலைகளும் பாங்காக்—தோன்புரி பகுதியிலேயே (Bangkok-Thonburi) இருந்தன. இன்று நாட்டின் மொத்தத் தொழிற்சாலைகளில் 50% தாய்லாந்தின் பல பகுதியிலுள்ள வெவ்வேறு நகரங்களில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது. புதிதாக 1961-ல் செயற்படுத்தப்பட்ட தேசியப் பொருளாதார வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் நாட்டின் மொத்த வருவாயில் தொழிற்சாலைகள் 10 அல்லது 12% தரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தாய்லாந்து மற்ற அண்டை நாடுகளைப் போலல்லாமல் மூக்கியமாக மூலப்பொருள்களின் (primary goods) ஆதாரங்கொண்டிருப்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் கவலைப்படுவதாகத் தெரியவில்லை. இதற்குத் தாய்லாந்து தொழிற்சாலைகள் ஐரோப்பியர்களைக்காட்டிலும் சீனர்களிடம் இருப்பதே ஓரளவு காரணமாகும். தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளில் தொழிற்சாலைகளையும், ஏற்கெனவே ஐரோப்பியர்களால் நடத்தப்படும் ஆலைகளையும் சுதேசிகளே ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்ற உணர்ச்சியைத் தந்துள்ளது. ஆனால், தாய்லாந்தோ நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் சீனர்கள் கொண்டுள்ள அதிகாரத்தை அழிப்பதிலேயே மிகுந்த அக்கறை காட்டுகின்றனர். தாய்லாந்து மக்கள் நகர்ப்புறத் தொழில்களுக்காக விவசாயத்தைத் துறக்க விரும்பவில்லை.

இந்தச் சூழ்நிலைகளில், கிராமியக் கைவேலைத் தொழிற்சாலைகளைக் கட்டுதல், அவற்றின் அளவை விரிவுபடுத்தல் ஆகியவற்றில் அரசாங்கம் ஊக்கத்துடன் ஈடுபடவேண்டியதவசியம். உண்மையில் நாட்டின் வாழ்க்கைத்தரத்தை இவை அபிவிருத்தி செய்வதுடன், ஆண்டின் சில பகுதிகளில் ஏற்படுகின்ற வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்

தையும் போக்கும். மேலும், மக்களுக்குத் தேவையான பல்வகைப் பொருள்களையும் தரும்.

பெரிய தொழிற்சாலைகளுக்கும் சிறு கைத்தொழிலுக்கும் இடையே வேற்றுமைகள் எவ்வாறிருப்பினும், இவ்விரண்டின் முன்னேற்றமானது பெருமளவில் மின்விசைத் தேவைகள், போக்குவரத்து வசதிகள் ஆகியவற்றின் அபிவிருத்தியைப் பொறுத்தே அமையும். இது வரையும் நன்கு அறியப்பட்ட நிலக்கரி வைப்புகளில் ஒன்றும் இன்மையால், ரெயில்வே, வெப்ப மின்விசை நிலையங்கள், தொழிற் சாலைகள் ஆகியவை விறகையும், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மண் ணெண்ணெயையும் எரிபொருள்களாகக் கொண்டிருந்தன. இவ்விரு எரிபொருள்களும் பெருங்குறைகளை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றன. காடுகள் அழிக்கப்படுவதால் மண் அரிப்பு வீதம் அதிகமாகிறது. மண்ணெண் ணெய் வாங்க ஆண்டிற்கு £ 2 மில்லியன் நிதி தேவைப்படுகிறது. 1955-லிருந்து மயே மோ (Mae Moh) என்னும் ஊரின் அருகிலுள்ள பழுப்பு நிலக்கரி வைப்புகளைப் பயன்படுத்த முயற்சிகள் செய்யப்படு கின்றன. ஆண்டிற்கு 200,000 டன்கள் பழுப்பு நிலக்கரி அங்கிருந்து கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

மேற்கூறியதைக்காட்டிலும் முக்கியமானவை, நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளிலும் நீர்மின்விசை நிலையங்களை ஏற்படுத்தும் திட்டங் களாகும். செய்நாடு திட்டப்படி 24,000 கிலோவாட்டுகள் மின்விசையை உற்பத்தி செய்யவேண்டும் என்று முதலில் கருதப்பட்டது. அத் திட்டம் கைவிடப்பட்டால் பாங்காக்கிற்கு வடமேற்கில் 260 மைலுக்கு அப்பாலுள்ள மே பீங் (Me Ping) ஆற்றின்மீது யாங் ஹே (Yan Hee) என்னுமிடத்தில் முக்கியமான பெரிய நீர் மின்விசை நிலையம் கட்டப் பட்டு வருகின்றது. இந்த நிலையத்தின் முதற்படியாக, 1963-ல் 505 அடி உயரமும், 1,510 அடி நீளமுமுள்ள அணை £ 68 மிலியன் செலவில் கட்டப்பட்டது. இந்த நிலையம் 140,000 கிலோவாட்டுகள் உற்பத்தி செய்யும் திறனையுடையது. இவ் விகிதம் அடுத்து வரும் ஆண்டுகளில் நான்கு மடங்காகும். இதன்வாயிலாக, பாங்காக் நகரின் முக்கியத் தேவைகளுக்கும், பாங்காக்கிற்கு வடக்கிலும் மத்தியிலுமுள்ள ஜில்லாக் களுக்கும் தேவையான மின்விசையைப் பெறலாம் என்று நம்பப் படுகிறது.

அரசாங்கத்தின் திட்டத்தில் எல்லாவற்றிற்கும் மேலாகப் போக்கு வரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதற்கே முதலிடம் கொடுக்கப்பட் டுள்ளது. போக்குவரத்து அபிவிருத்தித் தேவை பொருளாதார நிலைகளை யொட்டிப் பார்க்குங்கால் ஐயத்திற்கிடமில்லாமல் விளங்கும். முதலாவ தாக, தலைநகரிலிருந்து எல்லா முக்கியப் பகுதிகளின் நகரங்களுக்கும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைக்கப்படும். 1930-ல் அரசாங்க நெடுஞ்சாலைத்

திட்டம் தொடங்கப்பட்டதாயினும், ஜப்பானியர்கள் வருவதற்கு முன்னர் ஒருசிறிதே முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. 1950-ல் பாங்காக்குக்கு வெளியே இருந்த முதல்தர, இரண்டாந்தர, சாலைகளின் மொத்த நீளம் முறையே 232 மைல்களும் 3,957 மைல்களுமாகும். தலைநகருக்கோ நாட்டின் இரண்டாவது பெரிய நகரமாகிய சோங்லா (Songkla), மூன்ருவது பெரிய நகரமாகிய சீங்மைக்கு நேரடியான தொடர்பு கொள்ளும் சாலைகள் இல்லை. 1952-ல் 1,280 மைல் அகலமுள்ள நெடுஞ் சாலைகளை அமைக்க நான்காண்டுத் திட்டமொன்றை அரசாங்கம் வகுத்தது. குறிப்பிட்ட காலவரையறைக்குள் முடிக்கப்பெருததால் மேலும் அதை விரிவாக்க மற்ருெரு திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தாய்லாந்திலுள்ள மோட்டார் வண்டிகள், மேல்நாட்டாரின் கணக்குப் படி மிகவும் குறைந்ததே என்ருலும், 1951-ல் 17,000 ஆக இருந்தது 1957-ல் 63,700 ஆக வளர்ந்து உயர்ந்தது.

விமானப் போக்குவரத்தும் குறிப்பிடும்படியான முன்னேற்றம் அடைந்துள்ளது. 1952-ல் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான தாய்லாந்து விமானக் கம்பெனியின் விமானங்கள் 1,562,000 மைல்கள் பறந்து, 37,615 பிரயாணிகளையும் 7,197 டன்கள் சரக்குகளையும் சுமந்து சென்றன. 1959-ல் தாய் விமானக் கம்பெனி ஸ்காண்டினேவியன் ஏர்லைன்ஸ் சிஸ்டம் என்பதுடன் சேர்ந்து, கடல்கடந்து அயல்நாடு களுடன் தொடர்புகொள்ள, ‘தாய் ஏர்வேஸ் இன்டர்நேஷனல்’ (Thai Airways International) என்ற பெயரோடு புதிய முயற்சியை அமைத்தது. இதற்கிடையில் பாங்காக்குக்கு வடக்கே டாம்முவாங் என்ற இடத்திலுள்ள சிவில் விமானத் தளம் விரிவாக்கப்பட்டது. இத் தளம் தென்கிழக்கு ஆசியா முழுவதற்கும் தற்போது மிக முக்கியமான, விமான கேந்திரமாக இருந்துவருகிறது.

ரெயில்வே போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை, சமீப ஆண்டுகளில் போர்க் காலத்தில் சேதமடைந்த பாலங்கள், தண்டவாளங்கள், ரெயில் தொழிற்சாலைகள் ஆகியவற்றைச் செப்பனிடும் முக்கியத் தொழிலை அரசாங்கம் மேற்கொண்டுள்ளது. மேலும் பழமையாயும், சீர்கெட்டும் போன எஞ்சின்களுக்கு பதிலாக வேறு எஞ்சின்களை உற்பத்தி செய்ய நவீன தொழிற்சாலையும் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தாய்லாந்தை அண்டை நாடுகளான லாவோஸ், கம்போடியாவுடன் இணைக்கும் இருப்புப்பாதைகள் செப்பனிடப்பட்டு விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ளன.

இத்தகைய வளர்ச்சிகளின் விளைவாக லாவோஸ், கம்போடியா ஆகியவற்றின் கடல்கடந்த வாணிபமானது வியட்னும் துறைமுகங் களின் வழியாக மேற்கொள்ளப்படுவதற்கு பதிலாக, பாங்காக் வழியாக செய்யப்படுகிறது. இம் மாற்றம் பாங்காக் பல துறைமுக வசதிகளைப்

பெற உதவி செய்தது. 1953-லிருந்து இதற்கான தொழில்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1953-க்கு முன்னால் மேனும் ஆற்றின் முகத்துவாரத்தில் உள்ள மண் தடுப்பானது (sand bar) 4,000 டன்கள் சரக்குகளைப் பெற்ற கப்பல்களை ஆற்றினுள் நுழைவதற்குத் தடை செய்தது. இதனால், சாதாரணமாக சரக்குகள் அத் தடுப்புக்குத் தென்கிழக்கில் 19 மைலுக்காப்பாலுள்ள கோ ஸிசாங் (Koh Sichang) தீவிற்கு எடுத்துச்செல்லப்பட்டு வந்தது. இந்தத் தடையை ஊடுருவும் ஒரு கால்வாய் ஆழமாக அமைக்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து, 10,000 டன்களுள்ள கப்பல்கள் பாங்காக்கிற்குத் தற்போது நேரடியாகச் செல்லுகின்றன.

பாங்காக் நகரத்தின் தனிச் சிறப்பு

அரசியற் புவியியலாருக்குத் தாய்லாந்து தனிப்பட்டதொரு இன்பம் நல்கும். இங்கு ஐரோப்பிய காலனிமுறை ஆட்சி அதிகாரத்தினால், ஒரு சிறிதும் மாற்றி அமைக்கப்படாமல், தொன்றுதொட்டுள்ள ஆற்றுப் பாங்கு அமைமுறை இராச்சியங்கள் தப்பிப் பிழைத்திருக்கின்றன. ஒழுங்கற்ற காலனிமுறையின் காரணமாக, இதனைச் சுற்றியுள்ள பல பிரதேசங்கள்—தாய்லாந்து இனமற்ற பிரதேசங்கள்—இதனின்றும் துண்டிக்கப்பட்டுவிட்டன. சீனர்கள், ஐரோப்பியர்கள் ஆகியோரின் நுழைவினால், மத்திய சமவெளியின் அச்சு (மையம்) போன்றுள்ள பரப்பானது, பொருளாதார நிலையிலும் சமூக நிலையிலும் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. என்றாலும், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள மற்றப் பெரிய நாடுகளைக்காட்டிலும் தாய்லாந்து, தொன்றுதொட்டு வரும் இயல்பை மிகுதியாகவே பாதுகாத்துவருகிறது. வெளிப்புறமமைந்த பிரதேசங்கள் முழுமையிலும் உள்நாட்டுச் சுயதேவைப் பூர்த்தி மிக உயர்ந்த அளவில் இருப்பதாலும், 1350-ல் 'அயூதியா சாம்ராச்சியம்' ஏற்பட்ட காலத்திலிருந்து மேலும் கழிமுகப் பிரதேசத்தை மையமாகக்கொண்டு எல்லா முக்கிய சாலைகளும் அமைக்கப்பட்டன. அதே அமை முறையில்தான் தற்போதுள்ள ரெயில்-சாலை பாதைகள் அமையத் திட்டங்கள் தாய்லாந்தின் தொன்றுதொட்டுவரும் பண்பைக் காப்பதற்காக வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்ற முக்கியத் துறைமுக நகரங்கள் போன்றே பாங்காக்கும் தற்போது மிக விரைவாக விரிவடைந்து வருகிறது. இதன் உண்மையான பெருஞ்சிறப்பு சமீப வளர்ச்சியால் ஏற்பட்டதன்று. இது 1884-லிலேயே 404,000 மக்கள்தொகையைக் கொண்டு விளங்கியது. மேலும், பாங்காக் ஒரு துறைமுகமாக அமைந்தது வரலாற்றில் தற்செயலாக ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சியாகும். 1782-ல் அயூதியாவிற்குப் பின் (அடுத்து) விளங்குதற்குரிய தலைநகராக—சுயதேவைக்குரிய அனைத்தையும்கொண்டு, கடலையடுத்துள்ள இராச்சியத்

திற்குத் தலைநகராக பாங்காக் முதன்முதலில் அமைக்கப்பட்டது. இது அமைந்துள்ள இடத்தால் பல நன்மைகள் ஏற்பட்டன. முதலாவதாக இது முன்னைய தலைநகரத்திற்கு அருகில் உள்ளது. அன்றியும், மேன் மேலும் வரக்கூடிய பர்மியத் தாக்குதல்களுக்கு இயற்கையான பாது காப்பளிப்பதுபோல மேனும் ஆற்றின் பெரிய ஒரு கிளையானது வடக்கு, மேற்கு, தெற்காகப் பாங்காக்கைச் சுற்றி அமைந்துள்ளது.

மிகப் பெரிய அரண்மனையையும் அழகான கோயில்களையும் ஆட்சி முறைக்கும் அலுவல்களுக்கும் இடந்தந்த மிகப் பெரும் கட்டடங்களும் கொண்டு, முதல் அரசாங்க நகரமாக இருந்த பாங்காக்கைச் சுற்றி கிலாங்-ஓங்-அங் (கிலாங் = கால்வாய்) தோண்டி அமைக்கப்பட்டதனுல் பழைய பாங்காக் ஒரு தீவுபோன்று காட்சியளிக்கிறது. முதல் நூறு ஆண்டுகளுக்குச் சாலைகளே இல்லாமல் இருந்ததால் தன்னிடத்தி லமைந்த சிற்ருறுகள், வாய்க்கால்கள், கிலாங்குகள் (Klongs), பாங்காக் ஆகியவற்றையே போக்குவரத்துக்காக பாங்காக் பயன்படுத்தியது. 10,000 கம்போடியா போர்க் கைதிகளின் துணையால், அரசாங்க நகரம் ஏற்படுத்தி வருவதற்கு முன்னமேயே, சீன வியாபாரிகள் அதில் ஒரு பங்கைக் கைப்பற்றியிருந்தனர். 19ஆம் நூற்ருண்டில் பெரிய சீனக் குடியிருப்புகள் 'கிலாங்-ஓங்-அங்'கிற்குத் தென் கிழக்கிலுள்ள சாம் பெங்கைச் (Sampeng) சுற்றிலும் வளரத் தொடங்கின. இந்தக் கால முதற் கொண்டு நகரத்துள் சீனர்கள் பல்கிய தனி இனத்தவராகவும் மக்கள் தொகையில் தற்போது 60% விழுக்காடுள்ளவராகவும் இருந்து வருகின்றனர்.

1855-க்குப் பிறகு, நாடு அயல்நாடுகளுடன் வாணிபம் செய்யத் தொடங்கியதன் விளைவாக, இயற்கையாகவே பாங்காக் நகரம் நவீன நகரமாக மாற்றியமைக்கப்பட்டது. 19ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதியில் புதிய சாலைகள் அமைக்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து ஒரு புதிய வியாபார கேந்திரமானது, பாங்காக் பகுதியில் (பழைய தென் கிழக்கிலுள்ள நீர் வழிக்குப் பின்னுல்) தோன்றி, வடக்கிலும் கிழக்கிலுமாக மேலும்மேலும் விரிவுபட்டது. ஐரோப்பியர்கள் பெரிதும் விரும்பி வாழும் இடமாகவும் பல பல்கலைக் கழகங்களையும் மருத்துவமனைகளையும் கொண்டதாகவும் சாம்பெங்கிற்கு கிழக்கிலுள்ள பகுதிகள் சிறப்புப் பெற்றன.

இருமருங்கும் மரங்களை வரிசையாகக்கொண்ட அகன்ற சாலைகளை யும், நவீன காலத்திலேற்பட்ட கட்டட கலாசாரத்தையும்கொண்டு விளங்குகின்ற வடக்கிலும் கிழக்கிலுமுள்ள பகுதிகளுக்கு முரணுக மேனு மிற்கு மேற்கேயுள்ள பாங்காக்கின் பரப்பானது சிற்ருறுகளையும் மிதக் கும் சந்தைகளையும் (Floating Boats) ஆயிரக்கணக்கான படகு வீடு களையும் (Boat Houses) கொண்டு சையாமின் பழைய பண்பாட்டிற்கு உறைவிடமாகத் திகழ்கிறது. நகரத்தின் மற்றப் பகுதிகளில், தற்

காலத்தில் கட்டப்பட்ட கட்டடங்களின் பின்னால், மறைந்துள்ள நிலையில் எண்ணற்ற கூரை வீடுகள் குவிந்துகிடக்கின்றன.

பழமைக்கும், புதுமைக்கும், தொன்றுதொட்டு வரும் நாட்டின் இயல்புக்கும், வேற்றுநாட்டுத் தன்மைக்கும் இடையேயுள்ள வேறுபாடு மறுக்க இயலாததாயினும், தென் கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள எந்தப் பெரிய நகரமும் பெற்றிராத அளவிற்கு பாங்காக் ஈடு இணையற்ற பல்வேறு கலாசாரங்களின் இணைப்பைப் பெற்றிருக்கிறது.

4. இந்தோசைனு நாடுகள்

நாடும் மக்களும்

தென் கிழக்கு ஆசியாவில் முன்னுள் இருந்த காலனி முறைப் பிரதேசங்களுள் ஒன்ருன ஃபிரெஞ்சு, இந்தோசைனுவின் வெவ்வேறு பகுதிகள் சுதந்திரம்பெற்றதிலிருந்து ஒரே அரசியல் தொகுதியாக அமையும் வாய்ப்பைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளவில்லை. 'இந்தோசைனு' என்ற சொல் புவியியல் ரீதியில் தென் கிழக்கு ஆசியாவின் ஒரு பிராந்தியத்தைக் குறிக்கும். அரசியல் ரீதியில் இப் பகுதி நான்கு தனித்த நாடுகளை உள்ளடக்கிக்கொண்டிருக்கிறது.

(1) வட வியட்னும் (59,938 ச. மைல்; 15,000,000 மக்கள்)

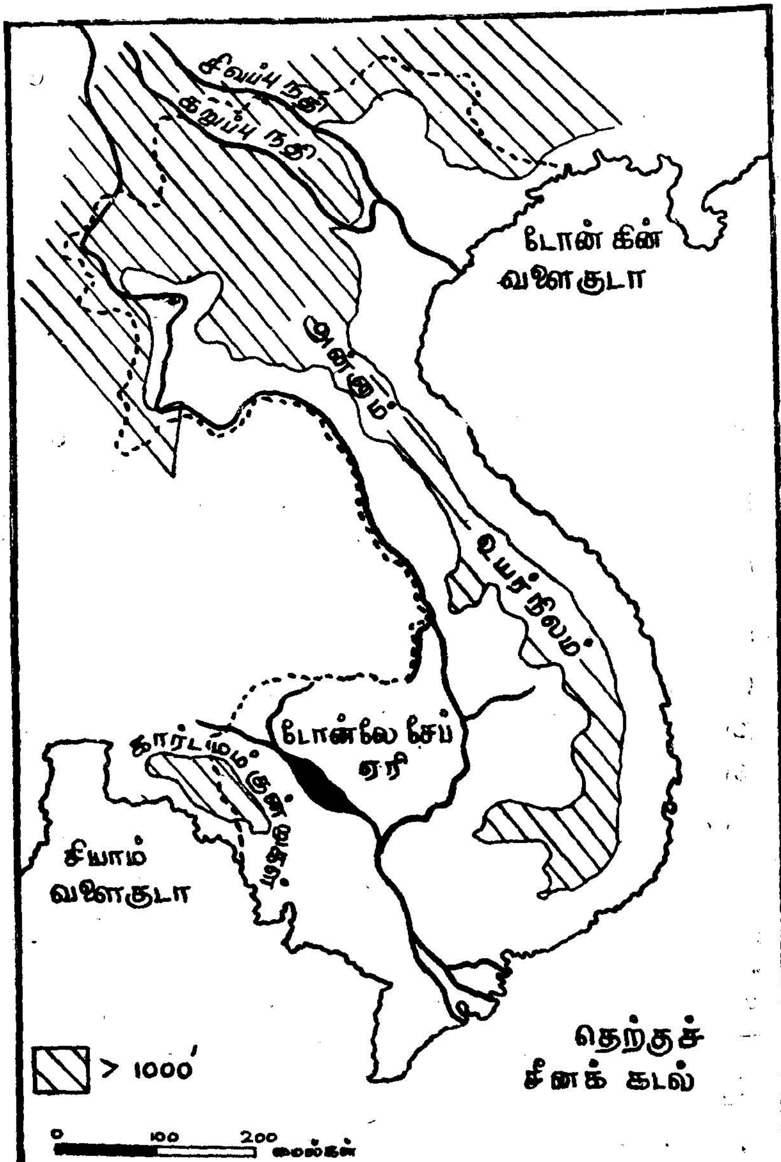
(2) தெற்கு வியட்னும் (65,951 ச. மைல்; 12,800,000 மக்கள்)

(3) கம்போடியா (66,610 ச. மைல்; 4,740,000 மக்கள்)

(4) லாவாஸ் (91,425 ச. மைல்; 1,690,000 மக்கள்)

ஐரோப்பிய ஆட்சி ஏற்படுவதற்கு முன்னுல், எக்காலத்தும் இந்தோசைனுவானது ஓர் அரசியல் தொகுதியாக அமையாதிருந்ததால், இந்தோசைனு சுதந்திரம் அடைந்த பின்னர் நான்கு அரசியல் பகுதியாக அமைந்துள்ள முறை வியப்பிற்குரியதாகாது. தென் கிழக்கு ஆசியாவின் அடிப்படையான கலாசார எல்லையைக் கவட்டித்து நிற்பதால்—அதாவது, மேற்கில் கம்போடியா, லாவாஸ் ஆகிய இந்தியமயமான (Indianized) நாடுகளுக்கும், கிழக்கிலுள்ள சீனமயமாக்கப்பட்ட (Sinicized) அன்னமைட் பிரதேசங்களுக்கும் இடையேயுள்ள எல்லையில் பரவி நிற்பதால்—இந்தோசைனு மிகப் பெருமளவில் கலாசார வேறுபாடுகளை உட்கொண்டிருக்கிறது என்பதில் ஐயமில்லை.

மேற்கூறிய கலாசார, வரலாற்றுச் சிறப்புடைய தொகுதிகள், நாட்டின் இயற்கைப் பிரிவுகளுடன் மிக நெருங்கிய தொடர்புள்ளனவாய் இருக்கின்றன. இந்தோசைனுவானது, மூன்று நீள்வாட்டமான

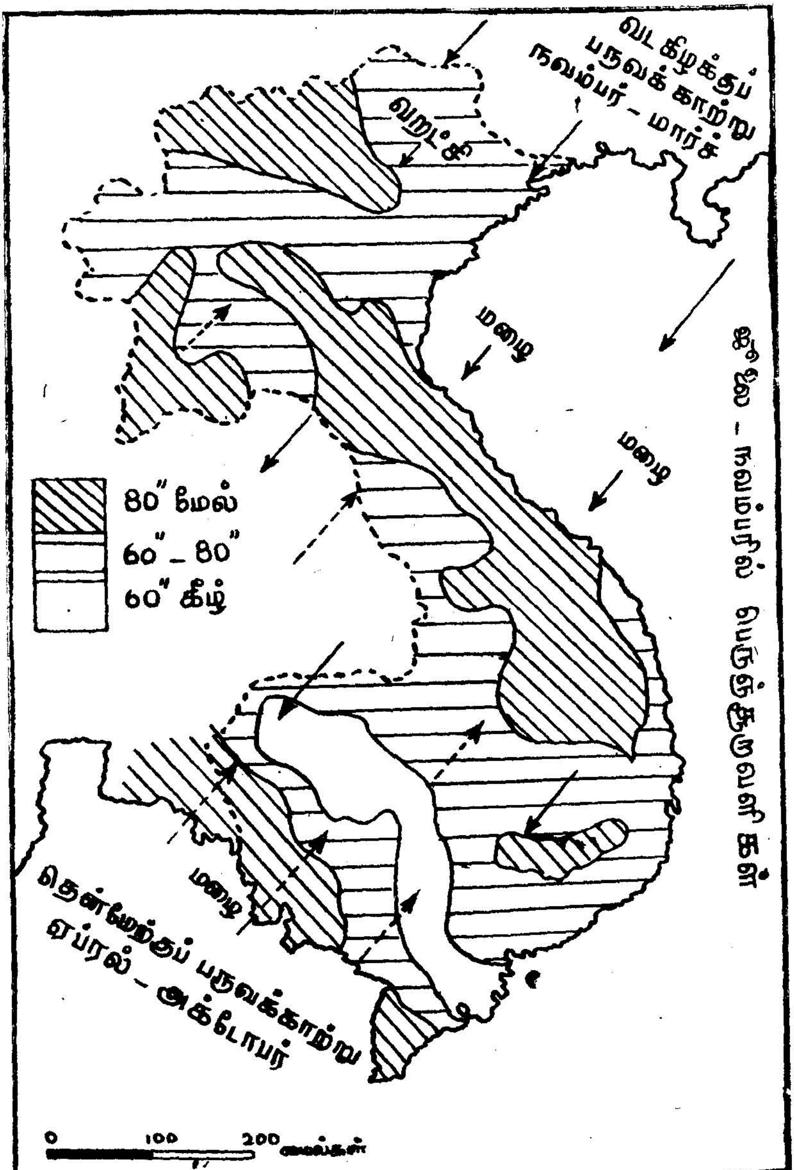


படம் 21. இந்தோசைனாவின் இயற்கைத் தோற்றம்

இயற்கைப் பிராந்தியங்களைக்கொண்டிருக்கிறது. (1) கிழக்குக் கடற் கரையோரச் சமவெளிகள்: சாங்கோய், மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசங் களும், மேற்கூறிய கழிமுகப் பிரதேசங்களுக்கிடையிலுள்ள அன்ன மைட் கடற்கரையோரமுள்ள குறுகிய தாழ்நிலங்களும் இப் பிரிவில் அடங்கும். (2) மீகாங்கையொட்டியும், கம்போடியாவிலுள்ள டோன்லே சேப்பைச் சுற்றிலுமிருக்கும் மேற்கிலுள்ள வண்டல் தாழ்நிலங்கள் (3) வடக்கில் யூனன் பீடபூமியிலிருந்து தொடங்கி, தெற்கில் மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசம் வரை விரிந்து செல்லுகின்ற, மேற்கூறப்பட்ட இரு பிராந்தியங்களுக்குமிடையிலிருக்கும் மேட்டு நிலங்கள்.

புறநில தோற்றத்தை மட்டும் பொறுத்தவரையில் (படம் 21), மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் இந்தோசைனுவின் இரண்டு தாழ்நிலங் களும் கலந்து ஒன்ருவதால், மேகாங் டெல்டா பகுதி இந்தப் பிரதேச முழுமைக்கும் ஒரு திறவுகோல் போன்றிருக்கிறது. மேகாங்கின் போக்கிலுள்ள எண்ணற்ற நீர்வீழ்ச்சிகளும், கோடைகாலப் பிற்பகுதி யில் சூருவளிப் புயல் வீசும் பருவத்தில் காணும் கடல் கொந்தளிப்பு களும், வெளிப்படுத்தப்பட்ட (exposed) அன்னமைட் கடற்கரையை யொட்டி மழை காலத்தில் வடகிழக்குப் பருவக்காற்றின் சீற்றத்தால் எழும் பொங்கும் கடலும் மேகாங்கை வந்தடையும் மேற்கூறிய இரண்டு தாழ்நில வழிகளில் ஒன்றிலும் போக்குவரத்துக் கொள்ளாதபடி, இயற்கைத் தடைகளை ஏற்படுத்துகின்றன. மேலும், ஃப்யுனன் (Funan) அரசர்கள் காலத்தில் மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசமானது முற் காலத்திலிருந்தே மிக்க சிறப்பினைப் பெற்றதென்ருலும், பிற்காலத்தில் வந்த மக்கள் டோன்லேசேப்பைச் சுற்றிலுமுள்ள தாழ்நிலங்களில்தான் தங்களுடைய இருப்பிடங்களை அமைத்தனர். ஆரும் நூற்ருண்டிற்குப் பிறகு, அரசியல் அதிகாரத்தின் மையமானது கழிமுகப் பிரதேசத்தி லிருந்து கம்போடியாவிற்கு மாறியது. இப் பகுதி அண்மைக் காலம் வரையில் இந்தோசைனு நாடுகளுடைய, கலாசாரத்தில் சிறந்து விளங்கிய இரண்டு பகுதிகளில் ஒன்ருக, தனி இயல்போடு விளங்கியது.

இந்தோசைனுவின் மற்ருெரு முக்கியமான கலாசாரத்தில் தனிக் குணத்துடன் விளங்கும் பகுதி, சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசத்திலும், அதனுேடு சேர்ந்த, தெற்காகப் போர்ட் அன்னும் (Porte d Annam) வரை நீண்டு குறுகியுள்ள கடற்கரையையொட்டிய தாழ்நிலப் பகுதி களிலும் உள்ளது. இதுவே அன்னும் சாம்ராச்சியத்தின் இதயம் போன்ற பகுதியாக அக் காலத்தில் சிறப்புற்றிருந்தது. தற்போது சீனுவிலுள்ள கிவாங்டுன் (Kwangtun) மாகாணமென்றழைக்கப்படும் பிரதேசத்திலுள்ளதைப் போன்ற புவியியல் கூறுபாடுகளைப் பெற்றிருப் பதால், டோன்கின் பிராந்தியமானது கி. மு. மூன்ரும் நூற்ருண்டு முதல் கி. பி. 939 வரையுள்ள காலத்தில், சீன சாம்ராச்சியத்தில் உள்ளடங்கியிருந்தபோது கிவாங்டுனுடன் நெருங்கிய தொடர்புகள்



படம் 22. இந்தோசைனு—ஆண்டு மழையளவு

கொண்டிருந்தது. வடக்கிலுள்ள அன்னமைட் நிலங்கள் தென் கிழக்கு ஆசியாவின் குறித்த இயல்பைப் பெருமல் படிப்படியாக தென் சீனுவின் மக்கள்தொகை விரிவுக்குட்படுத்தப்பட்டு, தென் சீனுவின் தொடர்ச்சி யாக, அப் பகுதியிலுள்ள மக்கள் இயல் பாகுபாடுகளைப் பெற்றது. மக்கட் கலப்பு ஏற்பட்ட நீண்ட காலத்தில் சீனத்தினின்றும் வந்து குடியேறியவர்களும், சீன அதிகாரிகளும், ஆட்சிமுறை, சட்டம், சமயம், கலை ஆகிய துறைகளில் அவர்கள்கொண்ட தொன்றுதொட்ட முறைகளைப் புகுத்தியதுடன், தென் சீனுவின் பொருள் வருவாய் அடிப்படையில் வேளாண்மைச் செறிவுக்கு அடிப்படை காரணமான 'நீரைக் கட்டுப்படுத்துதல்' (dyking) முறைகளைப் புகுத்தினர். இவ்வணைகள் (dykes) சாங்கோய் ஆற்றில் பருவ காலங்களில் வரும் கடுமையான வெள்ளப் பெருக்குகளினுல் ஏற்படும் விளைவுகளை முற்றும் போக்க முடியாவிட்டாலும்—அவற்றைக் குறைக்குமளவில் புரட்சி கரமான முறையில் உதவின. மேலும், பக்கங்களிலமைந்த நிலங் களுக்கு, கிணற்றிலிருந்து வாளிகளின் வாயிலாகப் பாசனம் செய்தல் ; தொடர்ந்து பயிர் செய்வதனுல், வளமிழந்த நிலத்திற்கு வலிவும் வளமையுமூட்ட, இயற்கைத் தாவரம், மனித, விலங்கு எருக்களை யிடுதல் போன்ற, அரிசி விளைப்பதில் சீனர்கள் மேற்கொண்ட தனிப் பட்ட தொழில் நுணுக்கங்களும் அடங்கும். வடக்கு அன்னமைட் நிலங்கள் வெப்ப மண்டலங்களுக்குள் இருந்தபோதிலும், அடுத்தடுத்து வரும் நான்கு மாதங்களில் சராசரி வெப்பநிலை 70°F-க்குக் குறைந்தே இருப்பதால் (படம் 22), அம் மாதங்களில் மொத்தமாக 5 அல்லது 6 அங். மழையின் பயன் கூடுதலாக இருப்பதாலும், தென் சீனுவில் இரண்டாவது பயிரை விளைவிக்கக் கண்ட முறையை இவ்விடத்திலும் செயற்படுத்த முடிந்தது. இன்று, வடக்கு அன்னமைட்டின் நெற் பயிரிடும் ஏக்கர்களில் அரைப் பங்கிற்கும் மேலான நிலங்களில், அரிசி யுடன் இரண்டு பயிர்கள் விளைக்கப்படுகின்றன. மற்ற நிலங்களில் பெரும்பகுதி, தினை, பீன்ஸ், வள்ளிக்கிழங்கு போன்ற இரண்டாவது 'புன்செய்ப் பயிரை' ஆதரிக்கிறது. சிறு விளைநிலங்களுக்கிடையே யுள்ள அணைகள், வரப்புகள் ஆகியவற்றின்மீது பழ மரங்களும், மல்பெரி மரங்களும் அழகுற நடப்படுகின்றன.

இந்த உயர்ந்த, மிக அழுத்தமான விவசாயத்தின் (intensive cultivation) அடிப்படையில் எவ்விதக் கடுமையான தடைகளுமின்றி 1,000 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாகப் பயிர் செய்ததால், 5,800 ச. மைல் கொண்ட சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசம், இன்று ச. மைல் ஒன்றுக்குச் சில இடங்களில் 1,200 பேரையும் பல இடங்களில் கிராமப் புறங்களில் ச. மைல் ஒன்றிற்கு 2,500 பேரையும் முக்கியமான ஆறுகளை அடுத் துள்ள இள வண்டல் படிந்த் மிக்க வளமான பகுதிகளில் 3500-க்கும் மேற்பட்ட பேரையும்கொண்டு, இந்தோசைனுவின் எந்தப் பகுதியிலும்

காண முடியாத மக்கள்தொகையின் நெருக்கத்தைப் போற்றிவருகிறது. இத்தகைய மக்கள் தொகை நெருக்கத்தின் எண்ணிக்கை, தென் சீனுவி லுள்ள சிகியாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் எண்ணிக்கையோடு ஒத்துக் காணப்படுகிறது. ஆனுல், அவற்றின் விளைவுக்கு ஃபிரெஞ்சு காலனி முறை காலத்தில் ஏற்பட்ட புதுமையும் காரணமாகிறது. தெற்குக் கோடியிலுள்ள சாங்மா, சாங்கு ஆகிய சிறு கழிமுகப் பிரதேசங்கள் ஜனநெருக்கத்தின் பாதியளவே பெற்றிருப்பது கவனிக்கத்தக்கது.

அன்மைட்டுகள், தம் முன்னேர்களுடைய தனித்துப் பிரிந்த கிராமங்களில் சீனர்களின் வாழ்க்கை முறையைக்காட்டிலும் பண் பாட்டில் குறைந்த, தொன்றுதொட்டுவந்த வாழ்க்கைமுறையைப் பாதுகாக்கப் பெரு முயற்சியை மேற்கொண்டனர். இன்றும், அன்ன மைட்டுகள் இந்தோசைனுவிலுள்ள மற்ற மக்கள்தொகையினரோடு ஒப்பிடுங்கால் உயர்ந்தவராகக் காணப்பட்டாலும், அவர்கள் சீனர்களைக் காட்டிலும் மனப்போக்கில் மிக்க பழங்காலத்தவரைப் போன்றிருப்ப துடனமையாது, பொதுவாக உழவர்கள் என்ற நிலையில் சீனர்களைக் காட்டிலும் தாழ்ந்தவர்களாக இருக்கின்றனர்.

சீனமயமாக்குதலை (Sinicization) அன்னமைட் மக்கள் விரும்பாததனுல் இறுதியாக, 939-ல் சீனுவிற்கு எதிராக ஒரு வெற்றி கரமான புரட்சி ஏற்பட்டது. இந்தக் காலத்திற்குப் பிறகுதான், 18° வடக்கு அட்சரேகைக்குத் தெற்கேயுள்ள சாம் (Cham) என்போர் வாழும் பகுதிகளில் முதலிலும், பிறகு கம்போடியர்களுடைய நாட்டி லும், அன்னமைட்டுகள் மெதுவாக, ஆனுல், தொடர்ந்து முன்னேறத் தொடங்கினர். குடியேறிய காலங்களில் உள்ள வேறுபாட்டின் விளைவை இன்னமும் நிலத் தோற்றத்தில் காணலாம். ஏனெனின், கழிமுகப் பிரதேச சமவெளியின் வடக்கிலுள்ள சிறிய சம நிலங்களில் ச. மைல் ஒன்றிற்கு 500–750 வரை ஜன நெருக்கமுள்ளது. இவ் வெண்ணிக்கை தெற்கேயுள்ள தாழ்நிலத் துண்டுகளில் காணும் எண்ணிக்கையைக் காட்டிலும் குறைவாகவேயுள்ளது. பின் கூறப்பட்ட பகுதிகளில் அன்னமைட்டுகள் குடியேறிய காலம் 15ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியே யாகும். அன்னமைட் தாழ்நிலங்களுள் எவ்விடத்திலும் இல்லாவகை யில், மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் தெற்குப் பகுதி மிகக் குறைந்த ஜன நெருக்கத்தைப் பெற்றிருக்கிறது. இந்த, 14,000 ச. மைல் கொண்ட பரந்த பிரதேசத்தின், சராசரி எண்ணிக்கை ச. மைல் ஒன்றிற்கு 250 ஆகும். இதன் மத்தியப் பகுதிகளுள்—மீதோவிற்கும் பஸாக் ஆற்றுக்கும் நடுவிலுள்ள பகுதிகளுள் ச. மைல் ஒன்றிற்கு சற்றேறக்குறைய 500-க்கும் மிகவும் உள்ளடங்கிய மேற்குப் பகுதியில் 100-க்கும் குறைந்தும், மத்திய 'காமௌ' (Camau)வில் 75-ம், தென் கோடி முனையிலுள்ள சதுப்பு நிலங்களில் 25-ம் ஆகின்ற எண்ணிக்கை களிலும் மக்கள்தொகை காணப்படுகின்றது.

மொத்தமாகப் பார்க்குங்கால், சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் வாழும் மக்கள்தொகை நெருக்கத்தின் நான்கிலொரு பங்கே, மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசம் பெற்றிருக்கிறது. இந்த வேற்றுமைக்கு, இங்கு, இரண்டாவதாக அரிசிப் பயிரை விளைவிக்கும் வாய்ப்பினை காலநிலை தடுக்கிறது என்பது உண்மையாயினும், மண், வளத்தில் குறைந்தது என்று காரணம் காட்ட முடியாது. அத்தகைய தடுப்பிற்குக் காரணம் ஜனவரி முதல் மார்ச் வரையுள்ள மூன்று மாதங்களில் $1\frac{1}{2}'$ மழையே பெய்கிறது. அப்போதுள்ள 79—80°-க்குள்ள சராசரி வெப்பநிலை மிக உயர்ந்த விகிதத்தில் நீரை ஆவியாக்கிப் பயிர் வளர்ச்சிக்குப் பயனற்ற தாக்குகிறது.

இங்கு அரிசிப் பயிர் செய்தல் ஃப்பூனன் காலத்திலும், பின்னர் கெமர் பேரரசு காலத்திலும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. பயிர் செய் முறைகள் அன்னமைட்டுகளின் முறைகளைக்காட்டிலும் தரத்தில் குறைந்திருந்தன. அன்னமைட்டுகள் பயிர் செய்தலை 18ஆம் நூற்றுண்டுவரை தீவிரமாக மேற்கொள்ளவில்லை. ஃபிரெஞ்சோடு இணைக்கப்படுதற்கு முன்னுல் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் ஒரு சிறு பகுதியிலேயே வேளாண்மை அளவுபடுத்தப்பட்டிருந்தது. இவை எல்லாம் காரணங்களாக இருந்தபோதிலும் மக்கள்தொகை நெருக்கம் குறைந்ததற்குக் காரணம் அன்னமைட்டுகள் மிக அண்மையில் குடியேறியதேயாகும் என்பதை ஐயமில்லாமல் கூறலாம்.

1862-ல் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் சராசரி ஜனத்தொகை ச. மைல் ஒன்றுக்கு 50–60 ஆகும். வடக்கில் செய்ததுபோல அன்னமைட்டுகள் அங்குச் சிறு தடுப்புகள் (dykes) கட்டும் முறையை ஏற்படுத்தவில்லை. அரிசி விளைவானது, நேரிடையான அடிக்கடி பற்றுதுபோகின்ற மழையையும், அதற்குத் துணையாக வெள்ளப் பருவங்களில் ஏற்படும் கட்டுப்படுத்த முடியாத நீர்ப் பெருக்கையும் சார்ந்தே காணப்படுகிறது. மீகாங் ஆற்று வெள்ளப் பெருக்கு சாங்கோயைக்காட்டிலும் கடுமையில் குறைந்ததாயினும், இப் பெருக்குகள் மத்திய கழிமுகப் பிரதேசத்தின் பல பகுதிகளில் கணிசமான அளவு ஆழமாகப் பாய்கின்றன. இத் தகைய நிலைக்கு ஒத்துப்போவதற்காகத்தான் முதன்முதலில் வந்த அன்ன மைட்டுகள் ‘மிதக்கும் அரிசிப் பயிரை’ (floating rice) அறிமுகப் படுத்தினர். இப் பயிர் முறை ஃபிரெஞ்சு ஆட்சியில் பெருமளவில் விஸ்தரிக்கப்பட்ட வேளாண்மையில் மிக முக்கியமான பங்கைப் பெற்றது.

இந்தோசைனுவில், ஃபிரெஞ்சு ஆட்சி நிலைபெறுவதற்கு முன்பே, அன்னமைட் குடியிருப்பு, சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் தன்னுடைய நீண்ட குறுகிய பட்டையான மத்திய மையத்திலிருந்து மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் கடற்கரையையொட்டிய ஓரப் பிரதேசங்கள்

வரை தெற்கில் 1,000 மைல்கள் விரிந்து நீண்டது. இவ்விதமாகவே அடுத்தடுத்து, தெற்குப் பகுதி முழுவதிலும் குடியிருப்புகள் நிறைந்தன. அதுமுதல் எந்த அடிப்படையான மாறுதலும் ஏற்படவில்லை. இந் நிலைமையானது அன்னமைட்டுகள் மலைகளைப் புறக்கணிக்குமாறு செய்த, மேட்டு நில வேளாண்மையிலுள்ள துன்பங்களைக்காட்டிலும் மலேரியாவைப்பற்றிய அச்சம் இருந்தபோதிலும் வண்டல் படிந்த தாழ் நிலத்திலேயே மக்கள் ஒருங்கு திரண்டனர் என்பதைக் காட்டுகிறது.

அரிசி நிலங்களிலுள்ள சகதி நிறைந்த நீரில் அனபிலஸ் என்ற ஒருவகையான மலேரியா கொசுகு உண்டாகிப் பெருகாது என்றாலும், மற்ற வகைக் .கொசுகுகள் மல்கிக் காணப்படுவதால், 300 அடி முதல் 3,000 அடிவரை உயரமுள்ள பகுதிகளில் கடுமையான மலேரியாவைக் கொண்டிருக்கிறது. 1937-ல் இந்தோசைனாவின் மக்கள்தொகை 72% விழுக்காடினராக அன்னமைட்டுகள் இருந்தும், இப் பிரதேசத்தின் தரைப் பரப்பில் 10% விழுக்காடே பரவியிருந்தனர் என்பதற்கு மற்றக் காரணங்களைவிட மேற்கூறிய காரணமே உண்மையாகும்.

மிக்க நொய்ம்மையும் நுண்மையுமுள்ள இப் பிரதேசத்தினுள் சிறப் பான போக்குவரத்துகளை அமைக்க முடியாததனால், பல்வகைப்பட்ட அரசியல் துணைப் பகுதிகளையும் (sub-divisions) பேசும் மொழியி லுள்ள வேறுபாடுகளைத் தோற்றுவிக்கப் புவியியல் கூறுபாடுகள் சாத்தியமாகின்றன. அன்னமைட்டுகள் தங்களுடைய பிரதேசங்கள் முழுவதிலும் உயர்ந்த கலாசார ஒற்றுமையைப் பாதுகாப்பதில் வெற்றி கண்டனர். ஆயினும், பழைய வடக்கிற்கும் புதிய தெற்கிற்கும் உள்ள வரலாற்றுச் சிறப்புடைய வேறுபாடுகள் இன்றும் காணப்படுகின்றன. இதனோடு அன்னமைட் நாடுகளின் புவியியலிலுள்ள மிக முக்கியமான உண்மையின் பயனை அல்லது உண்மையால் ஏற்பட்ட சாதகத்தைக் கட்டாயம் சேர்த்துப் பார்க்கவேண்டும்—அதாவது, வடக்குப் பகுதி தென் சீனவை ஒத்து விளங்குவதால், இவ் வடக்குப் பகுதியானது, தென் சீனவின் மித வெப்ப மண்டல விவசாய முறைகளைத் தழுவிக் கொண்டது; சீரான வெப்ப மண்டல இயல்பைக்கொண்ட தெற்குப் பகுதியோ, பலவிதமான வேறுபட்ட விவசாயச் செய்முறைகளுக்கும் மற்றவற்றினின்றும் மாறுபட்ட வேகம் நிறைந்த வாழ்க்கைக்கும் இட மளிக்கின்றது.

குளிர்காலமற்ற சீதோஷ்ணத்தினல் ஏற்பட்ட பலவீனமான விளைவுகளாலோ அல்லது தெற்கில் மிக்க மக்கள்தொகையின் அழுத்தம் குறைவாக இருப்பதனலோ, தெற்கில் வாழ்கின்றவர்களை, முயற்சியில் குறைந்தவர்களாகவும், தங்களைக்காட்டிலும் கலாசாரத்தில் குறைந்த வர்களாகவும் வடக்குப் பகுதியிலுள்ளவர்—சீனமயமாக்கப்பட்டவர் களின் வழிவந்தோர்—கருதுகிறார்கள்.

நன்ருகக் குடியேற்றம் கொண்ட பகுதிகளும், மக்கள்தொகை மிக்கிருக்கும் பகுதிகளும் உள்ள, கிழக்குக் கடற்கரையோரத் தாழ்நிலங்களினின்றும் நெருக்கமாக வேறுபடும் வகையில் டோன்கின் கழிமுகப் பிரதேசத்தை அடுத்துள்ள மேட்டு நிலங்களும், அன்னமைட் தொடரின் பரந்த பீடபூமிகளும் ச. மைல் ஒன்றுக்கு 10-க்குக் குறைந்த அளவில் மக்கள்தொகையையே கொண்டுள்ளன ; உண்மையில் பல பகுதிகளில் இதைவிடக் குறைவாகவே மக்கள்தொகையுள்ளது. மேட்டு நிலத்திலுள்ள, மொத்தமான, சொற்ப மக்கள்தொகையும் பல இனங்களைச் சார்ந்த சிறுபான்மையினர் அடங்கிய கூட்டத்தாரையேகொண்டு, ஆதிவாசிகளின் அடிப்படையில் அமைந்து, ஜீவனத்திற்காக, மிகப் பழைய வேளாண்மை முறைகளையே நம்பிக்கொண்டிருக்கும் நிலையிலுள்ளது.

தெற்கில், மேட்டு நிலங்களின் இரு பங்குகளில் வாழும் மலைமக்கள், மோய் (Moi), பெனுங் (Penong), லாவோஷியன் (Laotian), கா என்று பல்வகையில் அழைக்கப்படும் மக்கள்—நெசியோட் (Nesiot) இனத்தின் வழிவந்தவர்களாகவும், போர்னியோவின் உள்ளடங்கிய பகுதியில் வாழும் டாயாக் மக்களுடன் (Dyaks) உடல் தோற்றத்திலும் கலாசாரத்திலும் தொடர்புகள் கொண்டவர்களாகவும் இருக்கிருர்கள். மொத்தமாகக் கூறினுல் பல ஆதிவாசிகளின் கூட்டங்களைச் சேர்ந்த 10 இலட்சம் மோயில்களுள் பலர், பொதுமக்கள் சமூகத்திற்குரிய நீண்ட வீடுகளில் வாழ்கிருர்கள். கிறித்தவ சமயத்தைத் தழுவியவர்களாகிய ஒருசிலரைத் தவிர, மற்ற அனைவரும் விலங்குகளைத் தெய்வமாக வழிபடுகிறவர்கள். முக்கியமாகப் புன்செய்ப் பயிராகிய தினையும் புன்செய் அரிசியும் பயிர் செய்ய, 'ரே' (Ray) அல்லது இடம்பெயர்ந்து செய்யும் வேளாண்மை முறையைப் பின்பற்றுகிருர்கள். இவர்களைப் போன்றவர்கள் கம்போடியன் சமவெளிகளுக்குத் தெற்கிலும் வடக்கிலுமுள்ள முறையே கார்டமன், யானை மலைகளிலும் (Elephant mountain), டங்க்ரேக் (Dangrek) மலைத்தொடரிலும் வாழ்கிருர்கள்.

அன்னமைட் தொடர் வரிசையின் தென் கோடியினுடைய கிழக்கு, மேற்காகிய இரண்டு பக்கவாட்டங்களிலும் சாம் (Cham) என்பார்களின் சிறுசிறு கூட்டங்கள், (ஏறத்தாழ 120,000 எண்ணிக்கையுடையவர்கள்), அன்னமைட்டுகள், கம்போடியர்கள் ஆகிய மக்கள்தொகையினர் வாழும் முக்கியத் தாழ்நிலங்களுக்கும், மேட்டு நிலங்களிலுள்ள மோய் மக்கள் வாழும் பிரதேசங்களுக்கும் இடைநடுவேயுள்ள கிராமங்களில் காணப்படுகின்றன. முன்பு முன்னேற்றமடைந்திருந்த நாகரிகத்தின் வழிவழி வந்து, இப்போது கீழ்த்தரமாய் உணர்ச்சியற்று எஞ்சியிருக்கும் இவர்கள், இன்னமும், மிகத் திறமையாக இல்லாது போனுலும், நீர் கொண்டு பாசனம் செய்து அரிசி விளைவிக்கின்றனர். கிழக்குப் பகுதியிலுள்ளவர்கள் இந்து மதத்தையும், கம்போடியாவின்

எல்லையிலுள்ள பகுதியிலுள்ளவர்கள் முகம்மதிய மதத்தையும் பின் பற்றுகிறுர்கள். மேட்டு நிலங்களிலுள்ள மோய் மக்களோடு கணிச மான அளவு கலப்பு இருப்பினும், இவர்களில் பெரும்பாலோர் 'டாயிடிரோ–மலாய்' (Deutero-Malay) ஆரம்பத் தோற்றத்தைக் கொண்டவர்கள் என்று தெளிவாகத் தெரிகிறது. இச் சாம் என்பார் மேட்டு நிலங்களை, மோய் நாட்டில், 15ஆம் நூற்றுண்டில் அரசியல் அகதிகளாக வந்தடைந்தனர்.

நாட்டினுடைய வடக்கிலுள்ள எஞ்சிய மேட்டு நிலங்களில் வாழும் மக்களிடையே, வடக்கில் சீனுவின் எல்லைவரை மோய், கா மக்கள் வசிக்கும் திட்டுகள் ஆங்காங்கே இருந்தபோதிலும், இந்தக் கூட்டத் தவர்களின் எண்ணிக்கையைவிட சீனுவின் யூனன்–திபெத் மாகாணங் களின் எல்லை நாட்டிலிருந்து அண்மையில் வந்தோர்களின் எண் ணிக்கை மிகுந்திருக்கிறது. கடைசியாக, மேட்டு நிலங்களில் குடியேறிய இவர்களுடைய பரவலானது, நிலத்தின் உயரத்திற்கேற்பச் சிக்கலாக அமைந்துள்ளது.

இந்தோசைனுவின் வடக்கில் உள்ளடங்கிய மேட்டு நிலப் பகுதி யிலுமுள்ள சீனுவுடன் பள்ளத்தாக்குகளிலும், சீனுவின் எல்லையிலுள்ள மேல் கீழான மேட்டு நிலத்திலும் தாய் மக்கள் இருக்கின்றனர். ஒரே சீரான உயரமில்லாமல் நிலம் பல துண்டுகளாக அமைந்திருப்பதாலும், பல நூற்றுண்டுகளில் தொடர்ந்து பரவலாகக் குடியேற்றம் நடந்தது என்ற காரணங்களாலும், மக்கள் அங்குள்ள மொழிக்குத் தொடர்பான வட்டார மொழியைக் கைக்கொண்டு, தேரவாடா புத்த மதத்தைச் சேர்ந்திருந்தாலும், எண்ணற்ற குழுக்களாகப் பிரிக்கப்பட்டிருக் கின்றனர். டோங்கின் வளைகுடாவில் வந்து நீர் வடிக்கின்ற ஆறுகளின் மேல் பள்ளத்தாக்குகளில் வசிக்கும் தாய் மக்கள் அன்னமைட்டுகளுடன் தொடர்பு கொண்டனர். அவர்களிடமிருந்து பல்வகைப்பட்ட கலா சாரப் பண்புகளைக் கற்றுக்கொண்டனர். இந்தத் தாய் மக்கள் கூட்டத் தார் 800,000 எண்ணிக்கையினராயிருக்கின்றனர். இவர்களோடு சேர்த்து எண்ணும் வகையில் 700,000 லாவா தாய் மக்கள், மேல் மேகாங், அதன் துணையாறுகள் ஆகியவற்றின் பள்ளத்தாக்குகளைத் தம் இருப்பிடமாகக் கொண்டிருக்கின்றனர். மேலும், சையாம் எல்லைக்குக் குறுக்கே, இனப் பாகுபாட்டியல்படி தன்னை ஒத்திருக்கின்ற பல பிரதேசங்களுடன் லாவே தாய் மக்களின் இப் பகுதி பல கால மாகவே மிக நெருக்கமான தொடர்பைப் பெற்றுவந்திருக்கிறது. கோராட் பீடபூமியில் காணப்படுதல் போலவே, வடக்கு இந்தோசைனு வின் பல பகுதிகளிலும், நீர்ப்பாசன உதவியால் பசையுள்ள அரிசிப் பயிர் செய்தலே தாய் மக்களுடைய விவசாயத்தின் அடிப்படையாகக் காணப்படுகிறது. ஆனுல், மேகாங்கின் மேல் பள்ளத்தாக்கில்கூட மக்கள்தொகை நெருக்கமானது, ச. மைல். ஒன்றிற்கு சராசரி 25–100

கூட இல்லே. லோவோஸ் முழுவதிலும் மக்கள்தொகை ச. மைல் ஒன்றுக்கு சராசரி முப்பத்தெட்டாகவேயுள்ளது.

தாய் மக்களின் பள்ளத்தாக்குக் குடியிருப்புகளுள்ள இடங்களுக்கு இடையே காணும் மேட்டுநிலங்களில் வாழும் வடக்கிலுள்ள மலேவாழ் மக்கள் சீனப் பக்கத்தைச் சார்ந்த எல்லேயிலிருக்கும் ஆதிவாசி களுடைய சமூகங்களுடன் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளனர். இவர்கள் மோயிகளேக்காட்டிலும் பழமையானவர்கள் அல்லர். இவர் களில் பெரும்பாலோர், இடம் பெயர்ந்து செய்யும் பயிர் முறையைக் கொண்டு, அரிசி, தினே, பீன்ஸ், கரும்பு, கிழங்குகள் ஆகியவற்றைப் பயிர் செய்கின்றனர். சில இடங்களில், குறிப்பாக மேஓ (Meo) மக்களுள்ள பகுதிகளில், ஓபியம் (அபினி) பயிர் செய்தலேக் காண்கிருேம். இதனுல் மலேப் பக்கங்களில் கடுமையான அரிப்புகள் ஏற்பட்டிருப்பதினுல், பிரெஞ்சு ஆட்சியினர், இவர்களேத் தட்டையாக்கப் பட்டும், மாடிப்படிபோல் (Terraced) மாற்றி அமைக்கப்பட்டுமுள்ள மேட்டுநிலச் சரிவுகளில் பாசன வேளாண்மையை மேற்கொள்ளும்படி மாற்றப் பெரிதும் முயன்றனர்.

இவர்களுள், முதலில், தெற்கு நோக்கி இந்தோ–சைனுவில் குடியேறியவர்கள் மான் மக்களாவர். மிகமிக முற்காலத்தில் வந்த தாய் மக்களுக்குப் பிறகு, 13ஆம் நூற்ருண்டில் வந்த இவர்கள், 1,000–3,000 அடி உயரத்திலுள்ள மண்டலத்தில் நிலேபெற்றனர். மிக அண்மையில் குடியேறியவர்கள் 3,000 அடி சம உயரக் கோட்டிற்குமேல் தனித்து வாழும் மோயிகளேயாவர். மேலும் இவர்கள், இதற்கும் தாழ்ந்த இடங்களில் பொருந்தி வாழ்வதற்கு இயலாதவராயுள்ளனர். பெரும் பாலும் மேற்கூறப்பட்ட மேட்டுநிலங்களில் வாழும் மலேமக்களின் எண்ணிக்கை 5 இலட்சத்திற்கும் குறைவேயாகும். இம் மக்களின் குடியிருப்புகள் இன்றைய அரசியல் பிரிவுகளான லாவோஸ், வட வியட்னும் ஆகியவற்றிலேயேயுள்ளது.

கோன் நீர்வீழ்ச்சிகளுக்குத் தெற்கே, மேகாங் பள்ளத்தாக்குப் பெரிய கம்போடிய படுகையோடு கலக்கிறது. இங்கு மனித வாழ் முறையும் (Human Geography) மாறுகிறது. 1431-ல் சையாமியர்கள் ஆங்கார் (Angkor) என்னுமிடத்தைத் தாக்கி வீழ்த்திய பிறகு, கெமர் (Khmer) பேரரசு வீழ்ச்சியடைந்தது என்ருலும், கம்போடிய மக்கள் (இன ரீதியில் டாயிட்ரோமலாய் இனத்தையும், மத ரீதியில் தேரவாட பௌத்தத்தையும் சார்ந்தவர்கள்) தங்களுக்கேயுரிய கலாசார, இனக் கூறுபாடுகளேக் கம்போடியக் கொப்பரையின் எப் பகுதியிலும் அழிந்து போகாமல் காப்பாற்றிக்கொண்டுள்ளனர்.

தற்போதுள்ள கம்போடியர்கள் நாகரிகம் குறைந்த சுறுசுறுப்பற்ற மக்களாய், தம் முன்னேர்கள் வாழ்க்கையில் அடைந்த சிறப்புகளி

ளின்றும் வழுவினராய் உள்ளனர். மிகப் பழைய நாகரிகத்தின், முக்கியப் பொருளற்ற அடிப்படையாக இருந்த இடம் பெயர்ந்து பயிர் செய்முறை இன்று மாற்றியமைக்கப்பட்டபோதிலும், இன்றைய நீர் கொண்டு செய்யும் வேளாண்மை அவ்வளவாகத் திறமையாகவோ, தரமாகவோ இல்லை. இவர்கள் கைக்கொண்டுள்ள பயிர் முறைகள், அன்னமைட் மக்களின் முறைகளைப் போலில்லாது; சையாமியர்களின் முறைகளை ஒத்துக் காணப்படுகின்றன. மேலும் படுகையில் வேளாண்மை சிறப்புற வெள்ள நீர் கொள்ளப்படுவது போல் மீகாங் ஆற்றின் இருகரைகளிலும், டோன்லேசேப்பைச் சுற்றியுள்ள மண்டலத்திலும் குறைவான மழையை ஈடுசெய்ய வெள்ளத்தின் துணை நாடப்படுகிறது.

சரியான நீர்ப்பாசன முறைகள் கைக்கொள்ளப்படாததால் ஆண்டிற்கு ஒரே ஒரு முறை நெல் பயிரிடப்படுகிறது. பொதுவாக அடிக்கடி இரண்டாவது பயிராகத் தினையும் பயிரிடப்படுகிறது. வாழ்க்கைப் பொருளாதாரத்திற்கு ஏரி, ஆறுகளிலுள்ள மீன் பிடித்தல் முக்கியமாக உள்ளது. இந்த அடிப்படையில் மக்கள்தொகை நெருக்கமானது. மீகாங்கின் தென்கிழக்கு எல்லையாக அமையும் பகுதிகளில் ச. மைல் ஒன்றிற்கு 200–ம், டோன்லேசாப்பைச் சுற்றிலுமுள்ள வெள்ளத்தால் மூழ்கும் மண்டலங்களில் 50–75 வரையிலும் இருக்கின்றன. ஆனால், மற்ற இடங்களில் ச.மைல் ஒன்றுக்கு 15-க்கும் குறைந்து, பொதுவாகப் படுகையில் பெரும்பகுதி பயிரிடப்படாமலேயே விடப்பட்டுள்ளது.

கம்போடியாவின் கிழக்கு அரசியல் எல்லை, அன்னமைட், கேமர் ஆகியோரின் இனப் பிரிவிற்கு ஒத்ததாக அமையவில்லை. தென் வியட்னுமிற்குப் பக்கத்திலுள்ள பகுதிகளில் 480,000 கம்போடியர்கள் இருக்க, அந்த எல்லைக்கோட்டின் கம்போடியாவைச் சார்ந்த பக்கத்தில் அன்னமைட்டுகள் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். இந்த நிலை ஏற்பட்டதற்குக் காரணம், கேமர் வசிக்கும் பகுதிகளில் அன்னமைட்டுகள் மெதுவாக, ஆனால், தொடர்ந்து பிரெஞ்சு ஆதிக்கத்தின்போது குடியேறியதே காரணம்.

கம்போடியா, கழிமுகப் பிரதேசத்தை பிரெஞ்சு ஆட்சியில் இழந்தது என்பது ஒருபுறமிருப்பினும், ஐராவதி மீனும் போன்று, ஒப்பிட்டுப் பேசும் அளவில், மீகாங் படுகை அரசியல் ஒற்றுமையை அடையவில்லை. இவ் வேற்றுமைக்கு, அரசியல் புவியியலை பாதிக்கும் கூறுபாடுகளில் உள்ள வேறுபாடுகளே பரிணாம ரீதியில் பார்க்குங்கால் காரணமாகின்றன.

(கிழக்கு மேற்காக வசதியான மார்க்கங்கள் அமைந்துள்ளதால் கேமர்களின் இராச்சியமானது எல்லையைத் தாண்டி சியாமிலும் பரவ

முடிந்தது. பின்பு, 'சியாமில்' தோன்றிய அயுத்தியா இராச்சியத்தின் அரசர்கள் கேமர் இராச்சியத்தின் மீது 'படையெடுத்து வரவும் இவ் வழிகள் உதவின. மேலும், கழிமுகப் பிரதேசத்தை இலகுவாக அடைவதற்கு மேகாங்கில் உள்ள கோன் நீர்வீழ்ச்சி பெரும் தடையாக இருப்பதும், கம்போடியர்கள் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் தங்களுடைய உரிமையை இழந்ததற்குக் காரணமாயிற்று).

பிரெஞ்சு ஆட்சியில் இந்தோ-சைனு

வியட்னும், கம்போடியா, லாவோஸ் ஆகிய பகுதிகள் அனைத்திலும் பிரெஞ்சு அரசாங்கம் 1862 முதல் 1907 வரை தனது அரசாட்சியை ஏற்படுத்தியது. இவ்வாண்டுகளில் இவர்களால் ஏற்படுத்தப்பட்டு, தொடர்ந்து கையாளப்பட்ட கொள்கைகள், இந்த நாடுகளின் பொருளாதாரப் புவியியல், அரசாங்கப் புவியியல் ஆகியவற்றின்மீது உறுதியான முத்திரைகளை இட்டுச் சென்றன.

பிரெஞ்சு அரசாங்கத்தின் காலனிக் கொள்கைகள், பிற ஐரோப்பியப் பேராசுகளின் கொள்கையினின்றும் மாறுபட்டு இருந்தன. காலனிகள் பிரான்ஸின் உறுப்புகளாகவே கருதப்பட்டன. ஆகவே, அக் காலனிகளின் பொருளாதாரம் தாய்நாட்டின் பொருளாதாரத்தை அனுசரித்தே நிறுவப்பட்டது. அதாவது, காலனிகள் தமக்கு நல்ல வருவாயைத் தரும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யாமல் பிரெஞ்சு நாட்டிற்குத் தேவையான பொருள்களையே பயிர் செய்யவும் உற்பத்தி செய்யவும் வலுக்கட்டாயப் படுத்தப்பட்டன. இதற்கு ஈடு செய்யும் முறையில் காலனிகளிலுள்ள 'காட்டுமிராண்டிகளுக்கு' கல்வி வசதி அளிக்கவும் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு வழி செய்யவும் ஐரோப்பியர்களுக்குச் சமமாக கருதப்படும் உரிமைகளை அளிக்கவும் முன்வந்தது.

மேற்கூறிய அரசியல் சித்தாந்தம் மத்தியதரைக் கடலுக்குத் தெற்கிலுள்ள, அதாவது, பிரெஞ்சு நாட்டுக்கு அருகிலுள்ள காலனிகளுக்கு ஏற்றதாயிருப்பினும், பல்லாயிர மைல்களுக்கப்பாலுள்ள புவியியல் ரீதியிலும் பண்பாட்டிலும் தொன்மையான பண்பாடுகளையுடைய இந்தோ-சைனுவிற்கு அவ்வளவு உகந்ததாக இல்லை. இருந்தபோதிலும் இந்தோ-சைனுவில் பிரெஞ்சுக்காரர்கள் சம உரிமைக் கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்க முன்வந்ததற்கு கீழ்க் குறிக்கப்பட்டுள்ளவற்றையே காரணமாகக் கூறலாம் :

(i) 17–18-ஆம் நூற்றுண்டுகளில் ரோமன் கத்தோலிக்க சங்கத்தினர் இந்தோ-சைனுவில் மதம் மாற்றும் கொள்கையில் கண்ட வெற்றிகள்.

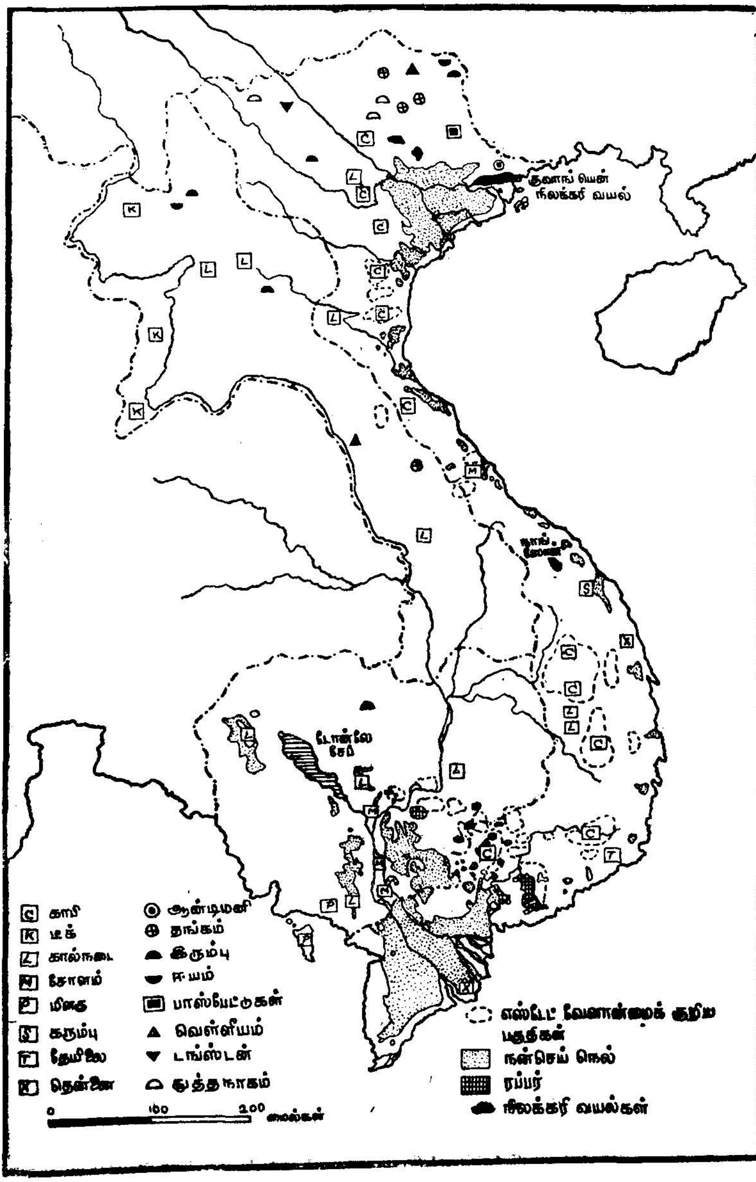
(ii) ஆசியாவில் இந்தியாவை இழந்ததற்கு ஈடுகட்ட ஆசியாவின் மற்ற ஒரு பெரு நிலப்பரப்பை ஆக்கிரமித்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற கொள்கை.

(iii) தூரக்கிழக்கு, பசிபிக் பிராந்தியத்தில் வல்லரசு அதிகாரப் போட்டியில் முதன்மையும் முக்கியமானதுமான இடத்தைப் பிரான்ஸ் பெறுவதற்கு சீனு ஒன்றுதான் உதவ முடியும் என்ற எண்ணத்தின் காரணமாக, சீனுவுடன் தொடர்பு கொள்வதற்காக இந் நாட்டின் கொல்லைப்புற வழிகளைத் (Back door routes) தன் ஆதிக்கத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பது பிரெஞ்சு ஆட்சியாளர்களின் கொள்கை.

1887-க்கும் 89-க்குமிடையே பிரெஞ்சுக் காலனிகள் ஒன்று சேர்க்கப்பட்டு, இந்தோ-சைனு யூனியன் என்ற ஒரே பிரிவாக அமைக்கப்பட்டன. ஏட்டளவில் சம உரிமை இருந்தபோதிலும், அரசியல், நிர்வாகம் ஆகிய துறைகளில் பிரெஞ்சுக்காரர்களே பெரும் அளவில் வேலை பெறும் வாய்ப்பினைப் பெற்றனர். இந்தோ-சைனு சமட்டியின் ஒவ்வொரு துணை அரசியல் பிரிவிலும், அப் பகுதி மக்களின் பிரதிநிதிகள்கொண்ட ஆலோசனை சபை ஏற்படுத்தப்பட்ட போதிலும், நடைமுறையில் இச் சபைகளின் உரிமை கட்டுப்படுத்தப் பட்டது. அன்னமைட்டுகள் வாழும் இடங்களில் ஒரே துணை அரசியல் பிரிவாக, கொச்சின்-சைனு (Cochin-China) என்ற பெயருடன் நிறுவப்பட்டது. இப் பகுதியிலும் டோன்சின் பாதுகாக்கப்பட்ட பகுதி யிலும் (Tonkin Protectorate) பிரான்ஸ் நேரிடை நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டது.

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் ஏனைய காலனிப் பகுதிகளில் இருந் ததைவிட பொருளாதார வளர்ச்சிக்காக ஐரோப்பியரால் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்ட பகுதிகள் கடற்கரை ஓரத்திலேயே அமைந்தன [படம் 23]. இந்தோ-சைனுவின் இரு கழிமுகப் பிரதேசங்களிலுள்ள அன்னமைட் மக்கள் பிரெஞ்சு ஆதிக்கத்தை, இந்தோ-சைனுவின் பிற பகுதிகளில் வாழும் மக்களைப்போல் பெருமளவில் வெறுக்காததே, பிரெஞ்சுப் பொருளாதார முறைகள் கடற்கரைப் பகுதிகளில் சிறந்த முறையில் மேற்கொள்ளப்பட்டதற்குக் காரணமாயிற்று.

பஸாக் ஆற்றின் மேற்கிலும் தெற்கிலுமுள்ள மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் எல்லாக் கன்னிச் சமவெளிகளும் முதலில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டன. இங்கே முதன்முதலாக ஏட்டளவில் காலனியில் சொர்க்கத்தைத் தோற்றுவிக்கும் காலனி முறைக் கொள்கைக்கும் புவி யியல் உண்மைகளுக்கும் இடையேயெழுந்த பூசலை, எதிரி நோக்க வேண்டியதாயிற்று. ஏனென்றால், ஐராவதி, மேனும் கழிமுகப் பிரதே



படம 23. இந்தோசைனு : விவசாயம், தாதுப் பொருள்கள்

சங்களோடு, இயற்கையமைப்பிலும், மக்கள் தொகையமைப்பிலும் மிக நெருக்கமாக ஒத்து விளங்குவதுபோல் தோன்றினும், மிகப் பெரிய அரிசிக் களஞ்சியமாக ஆவதற்குப் பொருத்தமாயிருந்தபோதிலும், மேகாங் பிராந்தியம், பிரெஞ்சு நாட்டில் உடனடியாக மிகவும் விரும்பப் பட்ட பொருள்களை (பட்டு, புகையிலை, பருத்தி ஆகியவற்றை) உற்பத்தி செய்வதற்கான வாய்ப்புகளைப் பெற்றிருக்கவில்லை. புவியியல் அம்சத்தையே முடிவில் அனுசரிக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் எழுந்ததால் அரிசி உற்பத்தியில் பிரான்ஸ் அதிக அக்கறை காட்டியது. பிரான்ஸில் அரிசி உணவைக் கொள்ளுவதற்காகப் பெரு முயற்சிகள்—இதனுல் ஏற்பட்ட விளைவுகளை இன்னமும் பிரெஞ்சு தேசத்தின் அடுக்களையில் காணலாம்—செய்யப்பட்டபோதிலும், இந்தோ-சைனுவின் அரிசி ஏற்றுமதியில் பாதிக்குமேல் தாய்நாட்டால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. இதனுல் ஆற்றல் வாய்ந்த மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தைப் பெற்றிருந்த போதிலும், இந்தோ சைனுவின் அரிசி உற்பத்திப் பெருக்கப்படவில்லை. இச் சூழ்நிலையில் இந்தோ-சைனுவின் அரிசி ஏற்றுமதியளவு பர்மா வினைக்காட்டிலும் குறைந்தே இருந்தது ஆச்சரியமில்லை.

கொச்சின்-சீனு அரிசி நிலங்கள் அமைக்கப்பட்ட முறைகூட, கீழ் பர்மாவில்—ஐராவதி கழிமுகப் பகுதியில்—பிரிட்டிஷ் அமைத்த முறையினின்றும் வேறுபட்டது. 1870 முதல் பிரெஞ்சு, மிகப் பெரிய கால்வாய்களைக் கட்டியது. இக் கால்வாய்கள் பாசனத்திற்கும், ஆறுகளில் கப்பலோட்டுதற்கமைந்த நீர்வழிகளை விரிவுபடுத்தற்கும் பயன்பட்டன. இதனுல் அடுத்துவந்த 70 ஆண்டுகளில் நெல் விளை நிலங்களின் பரப்பானது முன்னிருந்ததைக்காட்டிலும் நான்கு மடங்கு பெருகியது. உழவர்களுக்கு நில உரிமையைக் கொடுப்பதைக் காட்டிலும், பிரெஞ்சு ஆட்சி, அவ்வுரிமையைப் பெருமளவில் தம் ஆட்சி முறையிலேயே கொள்ளும் முறையைப் பின்பற்றி நிலங்களைக் குத்தகைக்கு விட்டது. மூலதனத்திற்குப் பதிலாக நல்ல பொருளாதார வருவாயை இம் முறை குறுகிய காலத்தில் தருமெனக் கருதியது. பஸாக்கின் வடகிழக்கில் பிரெஞ்சுக் குடியிருப்புக்கு முன்பிருந்த பரப்பில் நில வரம்பானது 2–12 ஏக்கர்களேயாகும். தென்மேற்கிலுள்ள புதுப் பரப்பிலோ பெரிய நிலத் தொகுதிகள், 1250–2500 ஏக்கர் விஸ்தீரணமுள்ளவை ஏற்படுத்தப்பட்டன.

இந்த நிலத் தொகுதிகள்—எஸ்டேட்டுகள், தனிப்பட்ட குத்தகைக்காரனுலும், குடும்பத்தாலும், விளைச்சல் மிகுந்த பருவங் களில் கிழக்குக் கழிமுகப் பிரதேசத்திலிருந்து வரும் தொழிலாளர்களைக் கொண்டு பயிர்த்தொழில் செய்வோராலும் ஏற்றுக்கொள்ளுமளவிற்குச் சிறுசிறு தொகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டன. இத்தகைய குத்தகைக் காரர்கள், 1930-ல் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் மக்கள் தொகுதியில் மூன்றில் இரு பங்கினராக இருந்தனர். இவர்கள் சாதாரணமாகத்

தங்கள் பயிரில் 40% வாடகையாகக் கொடுத்ததால் அடிக்கடி அரிசியையும் பணத்தையும் நில உரிமையாளர்களிடமிருந்து கடனுகப் பெறுதலேக் கட்டாயத் தேவையாக உணர்ந்தனர்.

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளிலுள்ள தரங்களே நோக்க, இம் முறை தீவிர சாகுபடி முறைக்கு உகந்தது என்று சொல்வதற்கில்லே. 1930–க்குப் பிறகு பஸாக் ஆற்றிற்கு அப்பாலுள்ள பிரதேசங்களிலிருந்த சராசரி அரிசி விளேச்சல் (ஏக்கர் ஒன்றிற்கு 20 புஷல்களுக்கு) குறைவாகவே இருந்தது.

மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தின், 90% நிலங்களில் நெற்பயிர், மிகப் பெருமளவில் ஏற்றுமதிக்காகவே விளேக்கப்பட்டது. இப் பகுதி ஒரே பயிரை விளேக்கும் இயல்பிஞல் ஏற்படும் பிரச்சினேகளேயும் கொண்டிருந்தது. மேலும், மீகாங் கழிமுகப் பிரதேசம் வேளாண்மைக்குத் திறந்துவிடப்பட்டதனுல், மக்களின் நெருக்கம் அதிகமாக உள்ள டோன்கின் துணே அரசியல் பிரிவுகளுக்கு எவ்விதமான நன்மையும் ஏற்படவில்லே. மேற்கூறிய பகுதிகள் பிரெஞ்சு அரசாங்கத்தின் நேரடி ஆட்சியில் இல்லாததிஞல் அப் பகுதிகளின் மக்கள் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்குச் சென்று குடியேறுவது தடைபட்டது. பெருமளவில் மக்கள் கொச்சின்-சீனுவிலிருந்து வந்து மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் குடியேறினர். நெல் விளேயும் இக் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் இந்தோசைஞவின் பிற பகுதிகளேக்காட்டிலும் உயர்ந்தே காணப்பட்டாலும், நிலமின்மை, கடன் சுமைபோன்ற பிரச்சினேகள் விவசாய நலனே பாதித்தன. நில உரிமையாளர்களுள் பெரும்பாலோர் தெற்கு அன்னமைட்டுகளே. ஒரு சில ஐரோப்பியர் வழி பிறந்த பிரெஞ்சுக்காரர்களும் இருந்தனர். வட்டிக்குப் பணங் கொடுக்கும் தொழில் அன்னமைட்டுகளிடமும் ஒரு சில செட்டியார்களிடமும் இருந்தது. ஆனுல், தொடக்கத்தில் அரிசி வியாபாரத்தில் அரிசிக்கான போக்கு வரத்து, ஆலேயிலிடுதல், விற்பனேக் காலங்களில் சேர்த்தல் ஆகியவற்றைச் சீனர்கள் தனி உடைமையாக்கிக் கொண்டனர். இத் தனிவுடைமை, முதல் ஐரோப்பியர்களின் வருகைக்கு முன்பாகவே அன்னமைட் நாடுகளின் கடல் கடந்து செல்லும் சிறு வர்த்தகத்திலும் ஆதிக்கம் செலுத்தியது. மேலும், சீனர்கள் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்குள் அன்னமைட்டுகளுடன் பெருமளவில் குடியேற அவர்களுடைய வியாபார ஆதிக்கம் உதவியது. இதற்கிடையில் 1770-ல் இயற்கையான நீர்வழிகளுக்கு மையமாயுள்ள இடத்தில் விற்பனேக்கென சோலன் (Cholan) என்ற நகரம் சீனர்களால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பிரெஞ்சு ஆட்சியின் கால்வாய்கள் கட்டும் தொழில்களால் சோலனில், பல்வேறு மார்க்கங்கள் ஒன்று சேரும் தன்மை மேலும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது. பிரெஞ்சு ஆட்சி, சைகோனிலுள்ள (Saigon) அன்னமைட் குடியிருப்

புக்கு அருகே தமக்கென பிரெஞ்சுக் கலாசாரப் பாணியில் ஒரு நிர்வாகத் தலைநகரை அமைத்ததோடு மட்டுமல்லாமல், சைகோனை இந்தோ சைனுவின் மிகப் பெரிய துறைமுகமாக்கினர். ஆயினும் சோலன், அரிசி விற்பனையின் கேந்திரத்தானமாக நின்றது. கொச்சின் சீனுவிலுள்ள சீனர்களின் எண்ணிக்கை, மொத்த மக்கள்தொகையாகிய 12,50,000-ல் 45,000 ஆக 1880-ல் இருந்தது. 1936-ல், 30 இலட்சத்தில் 1,71,000 ஆக சீனர்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்தது.

பிரெஞ்சு ஆட்சிக்காலம் முழுவதிலும், அரிசி ஏற்றுமதியானது, தென் இந்தோசீனுவின் பொருளாதாரத்தின் முக்கிய நிலைக்களனாக விளங்கியது. நாட்டினுடைய மொத்த ஏற்றுமதியாகிய 15 இலட்சம் மெட்ரிக் டன்களில், 1930-ல் கொச்சின் சீனு ஏறத்தாழ, 11,50,000 டன்கள் இராச்சிய உற்பத்தியில் கிட்டத்தட்ட 60% விழுக்காடு சப்ளை செய்தது. மீதமுள்ள 3,50,000 டன்கள் முழுவதும் கம்போடியாவிலிருந்து வந்தன. இந்தோசைனுவின் தினை ஏற்றுமதிக்கான 5,00,000 டன்களை கம்போடியாவே உற்பத்தி செய்தது. கொச்சின் சீனுவில் பிரெஞ்சுக்காரர்களாலும் சீனர்களாலும் ஏற்படுத்தப்பட்ட வியாபாரப் பொருளாதாரத்தோடு (Commercial Economy) தொடர்பு கொண்டதால் அப் பயிர்கள் பணத்தை ஈட்டிக்கொடுக்கும் பயிர்களாக மாறி வளர்ச்சி பெற்றன என்றாலும், இரு தானியங்களும் கம்போடிய உழவர்களால் தொன்றுதொட்ட முறைகளைக்கொண்டே விளைவிக்கப்பட்டன.

தானிய ஏற்றுமதி செய்யும் சிறப்போடு, தென் இந்தோசைனு, எஸ்டேட் வைத்துப் பயிர் செய்தலில் முக்கியமான இடமாக விளங்கியது. இப் பகுதியின் மொத்த விளைநிலப் பரப்பில் (25 இலட்சம் ஏக்கர்களில்) 80% நிலங்களில் எஸ்டேட் முறை கையாளப்பட்டது. நீண்டகாலம் பிரெஞ்சு ஆட்சியில் இருந்ததும், வடக்குப் பகுதியைக்காட்டிலும் புதிய நிலத்தைப் பெறுவதிலுள்ள எளிமையும், தெற்குப் பகுதிகளில் எரிமலைக் குழம்புகளின் படிவின்மீது தோன்றிய வளமான மண்ணும் குளிர்காலமற்ற சீதோஷ்ணநிலையும் ரப்பர் விளைப்பதற்கு தூண்டுகோல்களாக விளங்கின. தேயிலை, காப்பி பயிரிடுதலுக்கும் இவை பொருத்தமானவையே.

இந்தோ சைனுவில் (எஸ்டேட்) 'நிலத் தொகுதி'யில் பயிரிடும் மூன்று முக்கியமான பயிர்களுள், முதலாவதாகக் காப்பிப் பயிர் அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டியிருந்தது. இதன் உற்பத்தியின் முக்கிய கேந்திரங்கள் டோன்கிலிலேயே இருந்தன. எவ்வாறிருப்பினும், முக்கியமான தெற்குத் திடல்களில் பிரெஞ்சுத் தோட்டக்காரர்களால் பயிர் செய்யப்பட்ட காப்பியோ (1,500 டன்கள்—1937-38-ல்) அல்லது தேயிலையோ, (880 டன்கள்) முக்கியத்துவத்தைப் பொறுத்த

வரையில் 313,000 ஏக்கர்களை (242,000 கொச்சின் சீனுவில் 67,000 கம்போடியாவில்) வளைத்துக்கொண்டு, 1941-ல் 76,000 டன்கள் உற்பத்தியைத் தந்த ரப்பருக்கு ஈடாகச் சொல்லமுடியாது.

19ஆம் நூற்ருண்டு முடிவதற்கு முன்னேயே பரிசோதனைக்காக ரப்பர் பயிர் வளர்த்தல் தொடங்கியது என்ருலும், முதல் உலக மகா யுத்தம் முடிந்தவரை ஒரு சிறிதே அதன் வளர்ச்சிக்காக முயற்சி செய்யப்பட்டது. தொடக்க நிலைகளில், ரப்பர் நடுதல் மேகாங் கழிமுகத்தின் வடக்கு ஓரத்தை யொட்டியுள்ள வண்டல் நிலங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஆனுல், 1920-க்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட மிகப் பெரிய விஸ்தரிப்பு நிலைகளில் இந்த ரப்பர் நடுதலானது, 600 அடிக்குக் குறைவான உயரங்களிலுள்ள தாழ்ந்த திடல்களிலும், மேகாங்குக்கு அடுத்துள்ள கிழக்குக் கம்போடியாப் பகுதிகளிலும் பரவியது. பிரெஞ்சு நாட்டின் தேவைகள் யாவும் 100 ஏக்கர் வரம்பிற்குட்பட்ட எஸ்டேட்டுகளில் ஐரோப்பியர்களுக்குச் சொந்தமான நிலங்களில் பயிரிடப்பட்டன. ஆனுல், தெற்கிலுள்ள, ரப்பர் பயிர் செய்வோர்களில் பெரும்பாலோர், தங்களுக்கு வேண்டிய தொழி லாளர்களை வடக்கு அன்னும் பகுதிகளிலிருந்து வரவழைத்துக் கொண்டனர். ஆனுல், தேயிலை, காப்பித் தோட்டங்களுக்குத் தேவையான கூலிகள் அண்டையிலுள்ள தெற்கு அன்னும் கடற்கரைப் பகுதியிலிருந்தே பெற்றனர்.

பெரும்பாலும் ஏற்றுமதிக்காக, அரிசி விளைச்சலை ஒழுங்கு முறைப் படுத்துவது ஒருபுறமிருக்க, தென் சீனு, ஒரு சில ஆலைத் தொழிற் சாலைகளையும் கொண்டிருந்தது. முக்கியமாக, சைகோனிலும் சோலனிலும் உள்ள சோப்பு, சிகரெட்டுகள், சாராயம் காய்ச்சும் தொழில்கள் குறிப்பிடத்தக்கவை. எல்லாவற்றைக்காட்டிலும், இவ் விரு நகரங்களிலும் காணப்படும் மிக முக்கியமானது நெற்குத்தும் தொழிலே. கழிமுகப் பிரதேசத்தின் நகர்களில் சர்க்கரை சுத்திகரிப்பு ஆலை, வடிகட்டும் ஆலை, மரமறுக்கும் ஆலை ஆகியவை முக்கியமாக விளங்கின. பூ பாங் (Phu Phang) பட்டு நெய்யும் தொழிற்சாலைக்குப் பெயர்போனது. கம்போடியாவிலுள்ள தொழிற்சாலைகள், ஒருசில மரமறுக்கும் ஆலைகள், அரிசி ஆலைகள், சர்க்கரை சுத்திகரிப்பு ஆலைகள், மதுபானங்கள் தயாரிக்கும் ஆலை—நாம்பென் (Phnom-Penh) என்னுமிடத்தில் உள்ளன.

பிரெஞ்சு இந்தோசைனுவின் வடக்குப் பாதியில் ஏற்பட்ட பொருளாதார வளர்ச்சியின் தன்மை, தெற்கில் கொண்ட பொருளாதார வளர்ச்சியின் தன்மையைக்காட்டிலும், வேறு போக்கைக் கொண்டி ருந்தது. உள்ளடங்கிய பகுதிகளை அடைவதற்கு எளிமையான மார்க்கங்கள் இல்லாததினுல் கம்போடியாவைக்காட்டிலும் லாவோஸ்

புறக்கணிக்கப்பட்டது ; வடக்கு அன்னமைட் நாடுகளில் மிகுதியான மக்கள்தொகை நெருக்கத்தினுல், கொச்சின்-சீனுவைப் போல கணிசமான அளவிற்கு விவசாயப் பொருள் உபரியைப் பெறும் வாய்ப்புகள் இல்லை. இதன் காரணமாக பிரெஞ்சு முதலாளிகள் அங்குள்ள மக்கள்தொகையினரை விற்பனைக்கும் தொழிலுக்குமாகப் பயன்படுத்தக்கூடிய தொழில் கூடங்களை அமைத்தனர்.

டோங்கினிலுள்ள கணிசமான தாதுப்பொருள் செல்வமானது, நெடுங்காலத்திற்கு முன்னரே அன்னமைட்டுகளுக்கும் சீனர்களுக்கும் தெரிந்திருந்ததால், விரைவிலேயே பிரஞ்சுக்காரர்களின் கவனத்தை ஈர்த்தது. 1940-ல் டோன்கினிலுள்ள 'நாம் பெட்டேன்' (Nam Patene) தொழிற்பேட்டையைத் தவிர இந்தோசைனுவின் 95% விழுக்காடு சுரங்கங்கள் நாட்டின் வடக்குப் பாதியிலேயே ஏற்படுத்தப்பட்டன.

எல்லாத் தாதுப் பொருள்களைக்காட்டிலும் மிகவும் மதிப்பு வாய்ந்த பொருளாக இருப்பது குவாங் யென் (Qwang Yen) கொப்பரையில் கிடைக்கும் ஆந்த்ரசைட் (Anthracite) நிலக்கரியாகும். சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசத்தின் வடக்கே, ஸெப்ட் பகோடாஸ் (Sept Pagodas) முதல் கடற்கரைவரை 9·3 மைல்களுக்கு இவ் வாந்த்ரசைட் நிலக்கரியின் படிவுகள் விரிந்து நீண்டு கிடக்கின்றன. இங்குள்ள சுரங்கங்கள் 1939-ல் இந்தோ சைனுவின் மொத்த நிலக்கரி உற்பத்தியில் 26,15,000 டன்கள் 90% விழுக்காடு நிலக்கரியைத் தந்தன. மேற்கூறிய மொத்த எண்ணிக்கை உடனடியாக வெட்டி எடுக்கப்படக் கூடிய நிலக்கரியின் அளவில் ஒரு சிறு பகுதியே கடல் வழியாக அனுப்பப்பட்ட 150,000 டன்களுடன் மொத்தமாக 1,780,000 டன்கள் நிலக்கரியானது பிரான்ஸிற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

துத்தநாகம், தகரம் ஆகிய சுரங்கங்கள் மற்றப்படி முக்கியமாக இருந்தன. 1901–2 முதற்கொண்டே வடடோன்கினிலுள்ள பியாஔக் (Pia Ouac) தொடர்களில் தகரப் படிவுகள் வெட்டியெடுக்கும் வேலை தொடங்கப்பட்டது. தகரப் படிவுகள் வெட்டியெடுக்கும் இடம் டின்டக் (Tinh Tuc) அருகே இருந்தது. ஆயினும், 1937-ல் நாட்டின் மொத்தத் தகர உற்பத்தியில் 1602 டன்கள் ஏறத்தாழ 60% விழுக்காடு தகர உற்பத்தியைத் தந்த தென் லாவோஸிலுள்ள 'நாம் பெட்டேன்' (Nam Patene) தகரம் வெட்டி எடுப்பதில் முதல் இடத்தைப் பெற்றது. மற்றொரு புறத்தே துத்தநாகத்தின் மொத்த உற்பத்தி, 1926-ல் 60,000 டன்களாக இருந்தது. பின்பு, 1940-ல் 10,000 டன்களாக குறைந்து போயிற்று. பெரும்பாலான துத்தநாகம் வட டோன்கினி லுள்ள சுரங்கங்களிலிருந்தே பெறப்பட்டது.

இருப்பதாகக் கூறப்படும் பெரிய அளவில் வேலை செய்யப்படாத மற்றத் தாதுப் பொருள்களுள் உல்ஃப்ராம் (Wolfram) ஈயம், வெள்ளி,

ஆன்டிமனி, தங்கம், பாஸ்பேட் (Phosphate), கிராபைட் (Graphite) முதலியவையும் அடங்கும். இவைகளைத் தவிர, ஹேமடைட், மாக்னடைட் வகைகளைச் சேர்ந்த இரும்புச் சுரங்கங்கள் மத்திய கம்போடியாவிலும், வட டோன்கினிலும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன.

இந்தோ சைனுவில், சுற்றுப்புறத்திலுள்ள மலைப் பிரதேசங்களில் சுரங்க வேலைகள் நடைபெற்றதுடன், டோன்கினின் தாழ்நிலங்களும், வடக்கு அன்னுமும் ஆலைத் தொழிற்சாலைகளை மிகுதியாகப் பெற்றிருந்தன. ஆலைகள் நூற்கும் நூலுக்கு பதிலாக, வீடுகளில் நூற்கும் நூல் கிடைத்ததாலும், பழைய அன்னமைட் நாடுகளில் தொன்றுதொட்டு வரும் கைவேலைத் தொழிற்சாலைகள் சிறப்புற்றிருந்ததாலும், குவாங் யென் நிலக்கரி சுரங்கம் அருகில் இருந்ததாலும், டோன்கின் சமநிலப் பகுதியாலும் வட அன்னுமில் தொழிற்சாலைகளை எளிதில் அமைக்க முடிந்தது.

வடக்கில் பிரெஞ்சுக்காரர்களால் ஏற்படுத்தப்பட்ட ஆலைத் தொழிற்சாலைகளுடன் உள்நாட்டுத் தேவைகளுக்கு விவசாய உற்பத்திப் பொருளை ஒழுங்குமுறை செய்தலும் உள்ளடங்கியிருந்தது என்றாலும், இப் பிரதேசமானது, மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தைக்காட்டிலும் மிகப் பெரிய அளவில் மற்றப் பொருள்களைத் தயாரித்தலையும் கொண்டிருந்தது. முக்கியமான தொழிற்சாலைகள் மிகுந்த இடங்களாக மூன்று நகரங்கள் சிறப்பெய்தின.

1. ஹெய்பாங் (Haiphong)

முக்கியத் தொழிற்சாலைகள்: சிமெண்ட், பஞ்சு நூற்றல், கப்பற் கட்டுதல், கண்ணுடி பாட்டில்கள் செய்தல், மட்பாண்டங்கள் செய்தல், கட்டடச் சாமான்கள், கம்பளங்கள், பித்தான்கள், மெழுகுவத்திகள், பிராணவாயு தயாரித்தல், அரிசி ஆலை—முதலியவை உள்ளன.

2. ஹானுய் (Hanoi) முக்கியத் தொழிற்சாலைகள்

தீக்குச்சிகள், தோல் பதனிடுதல், சாராயம் காய்ச்சுதல், கட்டடச் சாமான்கள், மட்பாண்டங்கள் செய்தல், பட்டன்கள், ரப்பர், கண்ணுடி முதலியன செய்தல்.

3. நாம் டீன்ஹ் (Nam dinh) முக்கியத் தொழில்

பஞ்சு நூற்றல், நெய்தல், பட்டு நூற்றல், கண்ணுடிப் பொருள்கள், வடி கருவிகள், இவற்றைத் தவிர, மூங்கிற் குழம்பு (Bamboo pulp), காகிதம் தயார் செய்தல், தீப்பெட்டி தயார் செய்தல், ரெயில்வே தொழிலுக்கு வேண்டிய பொருள்களைத் தயார் செய்தல் ஆகிய தொழிற்சாலைகள் முறையே விட்ரீ (Vittri), டாப்கௌ (Dapcau), பென்தூயே

(Ben Thuy), ஹாம் ராங் (Ham rang), வின்ங் (Vink) ஆகிய நகரங்களில் நிறுவப்பட்டன.

இவ்விதமான பலவகைப்பட்ட தொழிற்சாலைகளுள்ளும் பருத்தித் தொழிற்சாலையும் சிமெண்ட் தொழிற்சாலையும் தனிப்பட்ட குறிப்பிட்ட சிறப்புப் பெற்றவையாம். சுண்ணும்புக் கற்களும், நிலக்கரியும் கிடைக்குமிடத்திற்கு அருகில் 1889-ல் ஹாய்பாங்கில் உள்நாட்டுத் தேவைகளுக்கு மிகப் பெரிய சிமெண்ட் தொழிற்சாலை கட்டப்பட்டது. ஆனுல், 1939-ல் ஆண்டிற்குரிய மொத்த உற்பத்தியாகும் 306,000 டன்களில் பாதிக்கு மேலான உற்பத்தியானது தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

சிமெண்ட்போன்ற மற்றப் பெரும் பொருள்களின் உற்பத்தி காலனிக்கான கட்டுப்பாடோடு கூடிய பிரெஞ்சு பொருளாதாரக் கொள்கையுடன் முரணுக இல்லாதிருக்கும்போது, பஞ்சு ஆலைகளை நிறுவுதல் என்பது விவாதத்திற்குரிய பொருளாயிருந்தது. உழவர்கள் வறுமையில் உழன்று, விலை மிக்க பிரெஞ்சுத் துணிகளை வாங்க முடியாததனுல், இந்தியாவில் நூற்ற மலிவான பருத்தி நூலையே வாங்க விரும்பியதை பிரான்ஸ் எதிர்த்தது. ஆயினும், இதைக் காலப்போக்கில் தவிர்க்கமுடியாத கொள்கை என்று நான்கு பருத்தி ஆலைகள் நிறுவ பிரஞ்சு அரசாங்கம் அனுமதி அளித்தது. இந்தியாவில் நூற்ற பருத்தி நூலுக்கு பதிலாக, அதன் இடத்தை நிரப்பவே பிரெஞ்சு கம்பெனியொன்று முதற்படியாக மூன்று நூல் நூற்கும் ஆலைகளை முறையே ஹானுங், ஹாய்பாங், நாம்டீன்ஹ் என்ற இடங்களில் ஏற்படுத்தியது. இதிற் கூறப்பட்ட இறுதியிடத்திலிருந்த ஆலையே துண்டுகள், போர்வைத் துப்பட்டிகள், இவைபோன்ற மற்றப் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் அளவில் விரிந்து பெரியதாயிருந்தது.

1937-ல் நாட்டினுடைய மொத்த உற்பத்தியாகும் 153 மிலியன் (K. W.) மின்விசையில் ஏறத்தாழ மூன்றிலிரு பங்கு மின்விசை டோன்கினில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது என்ற விவரத்திலிருந்து வடக்கு இந்தோ சைனுவானது சுரங்க வேலையிலும் பொருள்களைத் தயாரித்தலிலும் ஏனைய பகுதிகளைக்காட்டிலும் முன்னேறியிருந்தது என்பதை அறிய முடிகிறது. ஆனுல், ஒரு சில பருத்தி சிமெண்ட் ஆலைகள் ஏற்படுத்தியதின் விளைவாகவோ அல்லது மின்விசை பெருமளவில் தொழில் வளத்தைப் பெருக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டது என்பதாலோ, வட இந்தோ சைனுவின் பொருளாதாரம் சுமுகமான நிலையை எய்தியது என்ற முடிவு கட்ட முடியாது. உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன்வரை இந்தோ சைனுவில் 90,000 ஆலைத் தொழிலாளர்களே இருந்ததை நோக்க, பர்மாவை விடத் தொழில்வள முன்னேற்றத்தில் இந்தோசைனு பின் தங்கியே இருந்தது என்பதையும் அறியலாம்.

மேலும், ஆலைத் தொழிலாளர்களில் 60,000 பேர்கள், அதில் கிட்டத் தட்ட 50,000 பேர்கள் (பெரும்பாலும் அன்னமைட்டுகள், சீனர்களும் உண்டு) டோன்கினில் இருந்தார்கள் என்ருலும், தொழில் மயமாக்கல் அந்த டோன்கின் இராச்சியத்தின் மிகுதியான மக்கள்தொகையிஞல் ஏற்படும் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க யாதொரு வழியையும் செப்பனிட வில்லை. அதே சமயத்தில் எஸ்டேட்டுகள் செறிந்த தெற்கு இந்தோ சைஞுவிற்கு அடிக்கடி தாற்காலிகமான தொழிலாளர்களின் குடியேற் றம் வட இந்தோ சீஞுவிலிருந்து இருந்தது என்பது உண்மையாகும்.

சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசம் 1882-ல் பிரெஞ்சுக் காலனியாக சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்ட காலத்தில் ஜனத்தொகை பெருக்கத்திற்கான தொடக்க அறிகுறிகளைக் காண்பித்தது. அப்போதிருந்த மக்கள் தொகை நெருக்கத்தின் சராசரி ச. மை. ஒன்றிற்கு 500–600 பேர் என்று அனுமானிக்கலாம். இதற்குப் பிறகு, வியாதிகளைக் கட்டுப்படுத் துவதில் ஐரோப்பியர்கள் தீவிர கவனம் செலுத்தியதால் 1930-ல் இப் பகுதியில் ஜனத்தொகை இரட்டிப்பாயிற்று. புதிதாக விளைநிலங்கள் வேளாண்மையின்கீழ்க் கொண்டுவரப்படாததால், மக்கள்தொகைப் பெருக்கம் ஏற்கெனவே இருந்த பயிர் நிலங்களை மீண்டும் மீண்டும் துண்டாடத் தூண்டியது. 1930-ல் பயிரிடப்படும் நிலங்களில் 70 சத விகிதம் ஓர் ஏக்கருக்கும் குறைவான பரப்பளவைப் பெற்றிருந்தன. 8% நிலங்கள் தாம் $4\frac{1}{2}$ ஏக்கருக்கு மேலாக இருந்தன. ஒவ்வொருவருக் கும் சராசரியாகக் கிடைத்த அரிசியின் அளவு கொச்சின் சீஞுவிலுள்ள தில் பாதியளவேயிருந்தது.

இந் நிலையில் பொருளாதாரப் புனரமைப்பிற்குத் தேவையான பண பலமோ, அரசியல் பலமோ டோன்கின் காலனிக்கு இல்லாமலிருந்தது. இதன் காரணமாக அதிகப் பணமுதலீடில்லாத சிறுசிறு மாற்றங்களையே காலனியாளர்கள் ஏற்படுத்த முயன்றனர். கிராமங்களில் கடன் வாங்க வசதியளித்தல், நவீன கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அபிவிருத்தி செய்தல் என்ற இரண்டும் மேற்கூறிய செயல் முறைகளில் அடங்கும். சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் ஏற்கெனவே இருந்த நீர் வளங்களைப் பயன் படுத்தும் முறைகளை நவீனமாக்கி விரிவுபடுத்தினர் என்பது ஒன்றைத் தான் காலனி ஆட்சி புரிந்த பெருந் தொண்டு எனலாம்.

தவிர்க்கமுடியாது வரும் வெள்ளங்களைத் தடுக்க, அணைகள் கட்டும் முயற்சியை 19ஆம் நூற்ருண்டின் பிற்பகுதியில் பிரெஞ்சு மேற் கொண்டது. 1926-ல் ஆபத்தான வெள்ளத்திற்குப் பின்பு அணைகளைப் பழுதுபார்ப்பதிலும் பலப்படுத்துவதிலும் கவனம் திரும்பியது. கழிமுகப் பிரதேசத்தில் முக்கியமான அணைகள் 150 அடி பருமன் (கனம்) 40 அடி உயரம் என்கின்ற அளவுகளில் கட்டி பலப்படுத்தப் பட்டன. தொன்றுதொட்டு வந்த வேளாண்மை முறைகளுக்குத்

துணையாக அணைகள், கால்வாய்கள் கட்டப்பட்டன. இவை அரிசி விளையும் நிலங்களில் நீர் நிலையைக் கட்டுப்படுத்த உதவின. இவற்றிற்கான ஆரம்ப வேலைகள் 1905-ல் தொடங்கப்பட்டுப் படிப்படியாகக் கழிமுகப் பிரதேசத்தினுள் டோன்கினிலுள்ள நெல் விளையும் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கு நவீன பாசனமுறைகளைப் பெற வசதி செய்யப்பட்டது. பாசன முறைகளில் கண்ட முன்னேற்றத்தினால் அரிசி விளைவிப்பதிலிருந்த துன்பம் பெரிதும் குறைக்கப்பட்டது. ஆண்டிற்கு இரண்டு பயிர்களைத் தரும் திறமுள்ள நிலங்களின் எண்ணிக்கை மிகுதியாக்கப்பட்டது. ஆனால், 1930-ல் டோன்கினில் சராசரி விலைச்சலானது ஏக்கர் ஒன்றிற்கு 28 புஷல்களே. இதுவே இந்தோ சைனாவில் உயர்ந்த விளைச்சலாகும். வளரும் மக்கள்தொகைக்கு ஏற்ப, உற்பத்திப் பெருக்கமும் ஒன்றோடொன்று சரிகட்டிக்கொண்டு போயினவா என்பது ஐயத்திற்கிடமானதே. பற்றாக்குறையின் காரணமாக, தெற்கிலிருந்து கணிசமான அளவிற்கு அரிசி இறக்குமதியும் அவ்வப்போது தேவைப்பட்டிருந்தது.

இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க டோன்கின் உழவர்களை மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தில் குடியிருக்கச் செய்வதே சிறந்த வழி எனக் கருதப்பட்டது. 1907-ல் இதற்காக எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் தோல்வியுற்றன. ஏனென்றால், 20ஆம் நூற்றாண்டில் நாட்டின் ஒரு பகுதியிலிருந்து மற்றொரு பகுதிக்கு மக்களைப் பலாத்காரமாக மாற்றும்போது, புதிய மொழியைக் கற்றுக்கொள்ளுதல், பயிர்த் தொழிலில் புதுமையான நுட்பங்களைக் காணல், முன்னோர்கள் வாழ்ந்து மடிந்த இடங்களிலிருந்து நிலையாகப் பிரிந்துபோதல் என்பதெல்லாம் கட்டாயமாகின்றன.

1930-ல் ஏற்பட்ட பொருளாதார நெருக்கடியானது, தென்மேற்கு சீனாவில் உள்ள ராக் கியா (Rach Gia), ஹாடீன் (Ha Tien) என்ற தனிப் பகுதிகளை வட இந்தோ சீனாவிலிருக்கும் உழவர்களுக்கென ஏற்படுத்தியது. இதற்காகச் சிறு அளவிலேயே உற்சாகம் இருந்ததால் சில ஆயிரம் மக்களே குடிமாற்றம் செய்யப்பட்டனர்.

மேற்கூறிய அனைத்தையும் சீர்தூக்கிப் பார்க்குங்கால் பிரெஞ்சு ஆட்சியானது, அவர்களது வருகைக்கு முன்னமேயே, இந்தோ சைனா நாடுகளிலிருந்த சமூகப் பொருளாதாரப் போட்டிகளை வலிவிழக்கச் செய்யாமல் கடுமையாக்கியது என்று தோன்றும். ஏனென்றால், லாவோஸ், கம்போடியாவைக் காட்டிலும் அன்னமைட் பிரதேசங்கள் முழுமையிலும் பிரெஞ்சு செல்வாக்கானது எல்லாவகையிலும் ஊடுருவி இருந்தது. தெற்கு, வடக்கு கழிமுகப் பிரதேசங்களிலுள்ள மக்கள் தொகை நெருக்கத்தில் காணும் வேற்றுமை இரண்டு விதமான வேறுபட்ட பொருளாதார நிலைகளில் பிரதிபலிக்கத் தொடங்கியது. ஒன்று

விவசாயப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்தல் என்ற அடிப்படையிலும், பிறிதொன்று உற்பத்தியில் முக்கியமாகத் தன்நிறைவு காணுதல் என்ற அடிப்படையிலும் காணப்பட்டன.

இந்தோ சைனுவின் மூன்று முக்கியமான ஏற்றுமதிப் பொருளாகிய அரிசி, ரப்பர், தினை ஆகியவையும் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் ஆருவதாக இடம் பெறும் மீனும் – எல்லாம் தெற்கு அன்னமைட் நாடுகளிலிருந்தும், கம்போடியாவிற்கு அருகிலிருக்கும் பகுதிகளிலிருந்தும் வந்தன. இவையனைத்தும் மொத்த ஏற்றுமதியில் 78% ஆகும். வடக்கிலிருந்து முழுக்க முழுக்கவோ, முக்கியமாகவோ வரும் பொருள்களாவன: நிலக்கரி, தகரம், சிமெண்ட் ஆகியவை இந்தோ சைனுவின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 6% ஆகவே இருந்தது (அட்டவணை காண்க).

பிரெஞ்சு இந்தோ சைனு—அயல் நாட்டு வாணிபம் (1938)

இறக்குமதிப் பொருள்கள்		சதவிகிதம்
பருத்தி, பட்டு, சணல்	...	23
இயந்திரங்கள்	...	10
ரசாயனங்கள்	...	6
பெட்ரோலியம்	...	5
உணவுப் பொருள்கள்	...	5
எஃகு, இரும்பு	...	5
மற்ற உலோகப் பொருள்கள்	...	5
கச்சாப் பருத்தி	...	4
காகிதம்	...	3
புகையிலை	...	2
மற்றவை	...	32

இந்தோ சைனுவிற்கு ஏற்றுமதி செய்த நாடுகள்		சதவிகிதம்
பிரான்ஸ், பிரெஞ்சு காலனிகள்	...	56
ஹாங்காங்	...	7
சீனு	...	7
அமெரிக்கா (U. S. A.)	...	5
கிழக்கிந்தியத் தீவுகள்	...	4
பிரிட்டன்	...	3
சிங்கப்பூர்	...	3
ஜப்பான்	...	3
தாய்லாந்து	...	2
இதர நாடுகள்	...	10

(இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மொத்தப் பொருள்களின் மதிப்பு £ 1,16, 80,000).

ஏற்றுமதிப் பொருள்கள்		சதவிகிதம்
அரிசி	...	35
ரப்பர்	...	22
தினை	...	18
நிலக்கரி	...	4
மீன்	...	3
வெள்ளீயம்	...	3
கச்சாத்தோல்	...	1
சிமென்ட்	...	1
மற்றவை	...	13

இந்தோ சைனுவிலிருந்து இறக்குமதி செய்துகொண்ட நாடுகள்

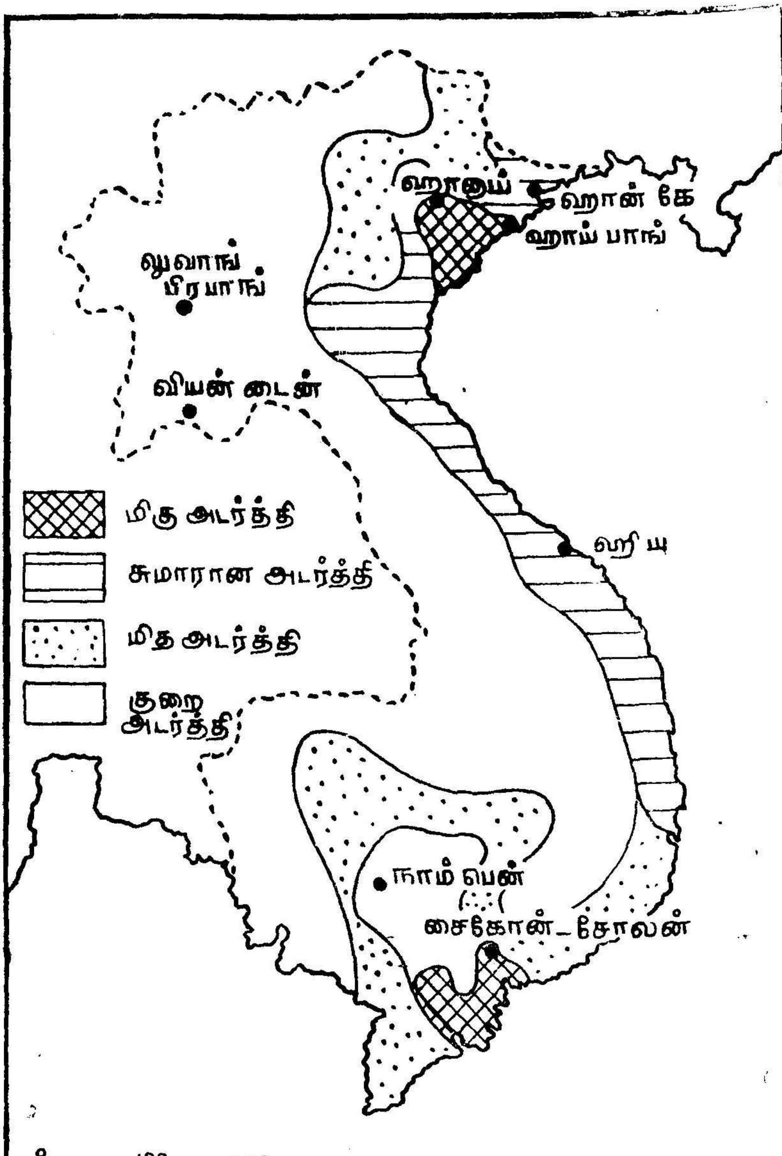
நாடுகள்		சதவிகிதம்
பிரான்ஸ், பிரெஞ்சு	...	53
காலனிகள்	...	10
சிங்கப்பூர்	...	10
ஹாங்காங்	...	10
அமெரிக்கா (U. S. A.)	...	9
ஜப்பான்	...	3
இந்தியா	...	3
பிரிட்டன்	...	3
கிழக்கிந்தியத் தீவுகள்	...	1
மற்றவை	...	·8

(மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பு £ 1,71,60,000)

இந்தோ சைனு தன்னுடைய வடக்குத் தெற்குப் பகுதிகளில் முரணுன பொருளாதார நிலைகளைக் கொண்டதால் இந் நாட்டில் 2·3 கோடி மக்கள் வாழ்ந்தபோதிலும் ஏற்றுமதியின் சராசரி மதிப்பு பர்மாவினுடைய அளவில் பாதியேயிருந்தது. வடக்கில், ஏற்றுமதிக்கான உற்பத்தியின் குறைந்த அளவால் அந்தப் பகுதி பிரான்ஸுக்குச் சிறுதளவே பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்று சொல்வதற்கில்லை. இதற்கு முரணுக, பிரான்ஸ் அங்குத்தான் பெரிய முதலீடுகள் செய்திருந்தது. குறிப்பாக, பிரெஞ்சு ஏற்றுமதிப் பொருள்களைப் பெருமளவில் பெற்றுக்கொள்ளும் டோன்கினில் மிகுதியான முதலீடுகளைச் செய்திருந்தது. வடக்கு அன்னமைட் நாடுகளில் பொருளாதாரத்தில் பிரெஞ்சு கொண்ட அக்கறையானது சீனுவில் மேற்கு நாடுகள் கொண்ட அக்கறையின் இயல்பைக் கொண்டது என்பது உண்மையே.

நாட்டின் தெற்குப் பாதிதான் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றக் காலனி நாடுகளுடன் பொருளாதார அமை முறையில் பொதுவாகவே இயைந்து காணப்பட்டது.

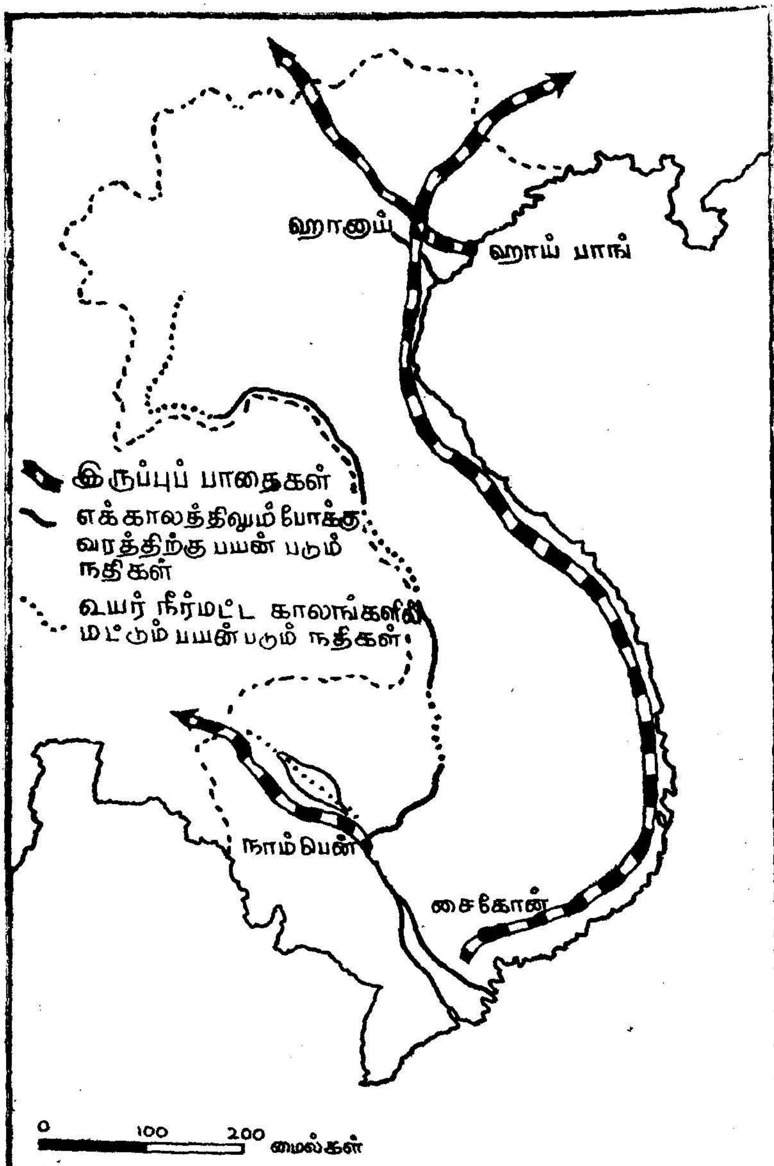
வடக்குக்கும் தெற்கிற்கும் உள்ள வேறுபாடு, ஏற்றுமதிப் பொருள் களின் புள்ளி விவரக்கணக்கில் மட்டுமல்லாது மற்ற வழிகளிலேயும் வெளிப்பட்டது. 1930-ல் செய்திறன் அற்ற (unskilled) டோன்கின் தொழிலாளர்களின் சராசரி நாட்கூலி சீனுவிலிருந்ததைவிட 20% குறைந்தே இருந்தது. செய்திறன் மிக்க டோன்கின் தொழிலாளர்கள் கம்போடியாவிலுள்ளவர்களைக்காட்டிலும் சராசரி, நாள் ஒன்றுக்கு 50% குறைவான கூலியே பெற்றனர். இது புதுமையாய் வர்த்தக மய மாயுமிருந்த தெற்குச் சீனர்களுக்குக் கணிசமான அளவிற்கு வேலை தரும் வாய்ப்பினைத் தந்தது என்றாலும், மிக்க ஜன நெருக்கமும் குடி சைக் கைத்தொழிலில் சிறந்து விளங்குவதுமான வடபகுதியில் ஒருசில வாய்ப்புகளே கிடைத்தன. ஆகவே, கொச்சின் சீனுவிலும் கம்போடியா விலும் சீன மக்களின் மொத்த ஜனத்தொகையில் 85% வாழ்ந்தனர். அரிசியை விற்பனைத் தளத்திற்குக் கொண்டுபோதல், ஆலையிலிடுதல் அவற்றிற்குத் தொடர்பான மற்றத் தொழிற்சாலை ஒருபுறமிருக்க, சீனர்கள் மீன் பிடித்தல், ஆற்றுப் போக்குவரத்து, காய்கறி பயிரிடுதல், மிளகு பயிர்செய்தல் ஆகியவற்றிலும் சிறந்திருந்தனர். பெரும்பாலும் செட்டியார்களும், வட்டிக்குப் பணம் கொடுக்கும் மற்றவரும், ஆசிய இந்தோ சைனுவில் ஏறத்தாழ 6,000 இந்தியர்களும், 1906-க்குப் பிறகு, வேலைக்கமர்த்தப்பட்ட ஜாவா தோட்டத் தொழிலாளர்களின் வழிவழி வந்தோரும் கொச்சின் சீனுவிலும் கம்போடியாவிலும் இருந்தனர். சுருங்கக் கூறின், கொச்சின் சீனுவும் கம்போடியாவை அடுத்துள்ள பகுதிகளும் ஏறக்குறைய தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பலதிறப்பட்ட சமூகத்தையும் குறிப்பாக மிகப் பெரு நகரங்களில் அதிக அளவு வேற்று நாட்டவர்களையும் பெற்றிருந்தன. கலப்பற்ற சீனர்களின் எண்ணிக்கை, சோலன் நகரத்தின் மொத்த மக்கள்தொகையில் (134,000) 66,000-ம், சைகானில் (122000) 34,000-ம், கம்போடியாவின் தலைநகரான நாம்பெ னில் (96,000) 29,000-ம் இருந்தது. வடக்குப் பகுதியிலுள்ள நகரங்களில் அவர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்த விகிதத்திலேயேயிருந்தது. வியட் னுமின் தெற்கு, வடக்குப் பகுதிகளுக்குள்ள வேறுபாடானது சைகோ னுக்கும் ஹானுயுக்கும் இடையே வெளிப்படையான போட்டியை எழுப்பியது. பிரெஞ்சு நிருவாகத்தின் முதல் தலைமைப் பீடமான சைகோன் 1902-ல் இந்தோ சைனுவின் தலைநகராக ஹானுயை ஏற் படுத்தும் தீர்மானத்தைக் குறித்து எதிர்ப்புத் தெரிவித்தது. மேலும், அதுமுதற்கொண்டு, முதன்முதல் தோற்றுவித்த காலனிகள் புதிதாக ஏற்படுத்தப்பட்ட இடங்களுடன் சரிசமமாக வைக்கப்பட்டன என்ற எண்ணமும் ஏற்படலாயிற்று. மேலும், சைகோன் முழுக்க முழுக்க



படம் 24. இந்தோசைனு: மக்கட் பரவல்

பிரெஞ்சுக்காரரால் உருவாக்கப்பட்டு, வியாபாரம், தோட்டத் தொழில் முதலியவற்றின் தொடர்போடு சிறப்புற்ற துறைமுகப் பட்டணமாக இருக்க, ஹானுய் 17ஆம் நூற்ருண்டுவரை சீனர்களுக்கும் அன்ன மைட்டுகளுக்கும் தலைநகராக இருந்ததென்ருலும், அதுவும் சைகோனைப் போலவே பிரெஞ்சுக்காரர்களால் முழுக்க முழுக்க திருந்திய அமைப்புடன் விரிவுபடுத்தப்பட்டு, வானளாவிய அரசாங்க அலுவலகக் கட்டடங்களும், பொருட்காட்சிச் 'சாலைகளும், பல்கலைக்கழகமும் கொண்டு சிறந்த ஆட்சிமுறைக்கும் கலாசாரத்திற்கும் உகந்ததாயிருந்தது. முக்கியத் துறைமுகம், நலைநகரம் என்ற இரு கடமைகளையும் இவ்விரண்டு நகரங்களும் பகிர்ந்துகொண்டு, அருகிலேயே துணைத் துறைமுகத்தைப் பெற்றிருப்பதாலும் (சைகோன் சோலன் துறைமுகத்தையும் ஹானுய் ஹாய்பாங்கையும்) தென்கிழக்கு ஆசியநாடுகளின் மற்ற நகரங்களிலுள்ள மக்கள்தொகையினைப்போன்ற பெருந்தொகையினரைப் பெற்றிருக்கவில்லை. நவீனப் போக்குவரத்து வளர்ச்சியில் ஏற்பட்ட மகத்தான தன்மையும், போதாக்குறைத் தன்மையும், கடற்கரையோரமுள்ள நீர்வழி இடையிடையே துறைமுகங்கள் இல்லாமையால் பாதிக்கப்படுவதும் தெற்குக்கும் வடக்குக்குமிடையே உள்ள உறவுக்குத் தடைகளாய் நின்றன. வடக்குக்கும் தெற்குக்குமிடையே 1913 வரையிருந்த ஒரே இணைப்பு—பழையகால இணைப்பு 'மான்டரின் சாலையாகும்'. இது அன்னமைட் பேரரசர்களால் தங்களுடைய ஆதிக்க இடங்களின் இரு முனைகளையும் ஹியூ (Hue)வுடன் இணைக்க அமைக்கப் பட்டதாகும்.

1898-ல் சையாமிலிருந்து நாம்பென் சைகோன், ஹனுய், ஹியூ வழியாகச் சீன எல்லைகளுக்குச் செல்லும் ட்ரான்ஸ் இண்டோசைனு என்ற பெயருடன் கூடிய ரெயில்பாதையுடன் அதற்குப் பக்கங்களில் முறையே யூனன், ஹானுய் என்ற இடங்களிலிருந்து ஹாய்பாங்குக்கும் லர்வோஸிலிருந்து அன்னம் கடற்கரைக்குமாக இரண்டு பாதைகளையும் அமைக்க, தேசிய ரெயில்பாதை அமைப்புத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. சீனுவுடன் ஏற்கெனவே தொடர்ச்சியாகக்கொண்டிருந்த வர்த்தகத்தை அதிகரிப்பதற்காக யூனன் பாதைக்கு முதற் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இட அமைப்பாலும் வியாதியாலும் 60,000 தொழிலாளர்களில் ஐந்தி லொரு பங்கினரை இழந்ததனுலும் ஏற்பட்ட பல்வகைத் துன்பங்களை யும் பாராது இப் பாதையானது 172 குடை வழிகளையும் (tunnels), 107 பாலங்களையும்கொண்டு 290 மைல்கள் நீளத்தில் 1910-ல் அமைக்கப் பட்டது. இதனுல் ஏற்பட இருந்ததாக நினைத்த பலன்கள் முழு அளவில் அடையப்படவில்லை. மற்றப் பாதைகள் அமைப்பதில் மிக்க காலதாமதம் ஏற்பட்டது. மேலும், இப் புதிய பாதைகள் மேற் கூறப் பட்ட யூனன்–குன்மிங் (Kunming) பாதையைவிடக் குறைவான வியாபாரப் போக்குவரத்துக்குப் பயன்பட்டு அதிக லாபம் கொடுக்கத் தவறின.



படம் 25. இந்தோசைனாவில் போக்குவரத்து

சைகோனுக்கும் ஹானுயுக்குமிடையேயுள்ள கடற்கரையையொட்டிய பாதையில் இட அமைப்பிலுள்ள கஷ்டம், 'யூனுன் இருப்புப்பாதை அமைப்பதில் ஏற்பட்ட இடர்களைவிடச் சிறிதே என்ருலும் பெருஞ் செலவும் நீண்ட காலத் தாமதமும் ஏற்பட்டன. 1936 வரை இந்த இணைப்புப் பழக்கத்திற்கு வரவில்லை. மற்ற ரெயில்பாதைகள் ஏறக் குறைய அதே காலத்தில் முடிக்கப்பட்டன. அவற்றுடன் தெற்கு மேட்டு நிலங்களுக்கு இரண்டு கிளைப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. அன்னமைட் திடல்களிலுள்ள லோஹ் நிங் (Loc Ninh) என்னுமிடத்திலிருந்து டாலெட் என்ற மலைவாசஸ்தலம் வரைக்கும் ஒன்று; பிறிதொன்று சையாமின் எல்லையருகே நாம் பென்னிலிருந்து மோன்கோல் போரே (Monkol Borey) வரை. நாம் பென் முதல் சைகோன்வரையுள்ள இடைவெளியில் முக்கிய ரெயில்பாதையமைப்பு ஒன்றுக்கும் இல்லாமலே இருக்கிறது.

இவ்வாருன போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியைக் கவனிக்குங்கால் (படம் 25) இந்தோ சைனுவினுடைய பெரிய துறைமுகங்களைக் கொண்டுள்ள அன்னமைட் நாடுகள், கம்போடியா, லாவோஸ் நாடுகளோடு ரெயில் தொடர்பு பெற்றிருந்ததில்லை என்பது தெளிவாகிறது.

கம்போடியா போக்குவரத்திற்குரிய நல்ல சாலைகளைக் கொண்டிருந்தது. மாண்டரின் நெடுஞ்சாலையின் நீட்சி அவ்விரு இடங்களிலும் அன்னமைட் நாடுகளிலும் 1913-க்குப் பிறகு அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது. லாவோஸ் பல ஆண்டுகளுக்குத் தடைகள் மிகுந்த மேகாங் கப்பல் போக்குவரத்தையே நம்பி யிருந்தது. இப் போக்குவரத்தில் கிராடிக்கும் (Kratie) சவன்னகேட்டுக்கும் இடையே குறைந்தது நான்கு முறையேனும் சரக்குத் தொகுதிகளை இறக்கி, மீண்டும் ஏற்ற வேண்டி வந்தது. சவன்னகேட் என்ற இடத்திற்கு மேலிருந்து ஆறுனது வியன்டியனுக்கப்பால்வரை கப்பல் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுமாறு அமைந்துள்ளமையால் சவன்னகேட்டிலிருந்து புறப்பட்டு லாவோஸ் நாட்டிற்குள் செல்லும் நீண்டசாலை அன்னும் கடற்கரைவரை அமைக்கப்பட்டது. அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் யாவும் கடுமையாயும் சரி செய்யப்படாத (கரடுமுரடான) தரைப்பரப்பை உடையனவாயும் இருந்தன. தெற்குப் பகுதிக்கு வாயிலாக மிக முக்கியமான புதிய வழி சவன்னகேட்டிலிருந்து மேகாங் பள்ளத் தாக்கையொட்டி கிரிடிவரை சென்று, பின் அங்கிருந்து நேரடியாகச் சைகோனுக்குச் செல்லும் பாதையை—நவீன முறையில் திருத்தி அமைத்துக்கொண்டிருந்த காலத்து இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம் ஏற்பட்டது.

இந்தோ சைனுவில் பாதைகளின் மொத்த நீளம் 16,930 மைல்களாகும். ரெயில் பாதைகளின் மொத்த மைல்கள் 2,095 ஆகும்.

இவைகள் (1939-ல்) பர்மாவைவிடச் சற்று அதிகமானவையே எனினும், மொத்தமாகப் பார்க்குங்கால் இப் பாதைகளால் இந்தோ சைனுவின் பல் வேறு பகுதிகள் ஒன்ருேடொன்று இணைக்கப்பட்டதாகச் சொல்ல வியலாது. மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்கும் சாங்கோய் கழிமுகப் பிரதேசத்திற்கும் இடையே அத்துணைச் சிறப்பென்று சொல்லமுடியாத கடல் வழிக்குப் பிரதியாக மிக உயர்ந்த அளவுள்ள நெடுஞ்சாலைகளும் ரெயில் பாதைகளும் இருந்தன. கிரிடிக்கு மேலுள்ள மேகாங் மத்திய மேல் ஐராவதி எடுத்துச் செல்லும் சரக்குகளின் அளவில் இருபதில் ஒரு பங்கையே எடுத்துச் சென்றது.

அரசியல் ரீதியாக இந்தோ சைனுவின் ஒற்றுமையானது எழுத் தளவிலேயே இருந்தது. கம்போடியாவிலும் லாவோஸிலும் உள்ள மக்கள் ஆயிரக்கணக்கில் அன்னமைட்டுகள், அதிகாரிகள், அலுவலகத் துணையாளர்கள், வர்த்தகர்கள், மற்றத் தொழில்களைச் செய்வோர்கள் என்ற முறையில் உட்புகுவதை விரும்பவில்லை. அவ்விரு பகுதிகளும் சமூக நிலையிலும் பொருளாதார நிலையிலும் தேக்க நிலையையே (stagnation) பெற்றிருந்தன. இந்தக் காரணத்திற்காகத்தான், அவ் விரு பகுதி மக்களும் தொடர்ந்து மிகுந்த அளவில் வலிந்துவரும் அன்னமைட்டுகளின் குடியேற்றத்தை எதிர்த்துத் தங்களைக் காப்பாற்ற பிரெஞ்சு அரசாங்கத்தை எதிர்நோக்கினர். உண்மையில் இவர்களுக் காக, பிரெஞ்சு அரசாங்கம் உணர்ந்து புகுத்திய புதுமைகள் ஆகும். மேனுட்டுக் கல்வி, அபிவிருத்தி அடைந்த போக்குவரத்து ஆகியவை யெல்லாம் இருந்தாலும் இவை மிகப் பெரும் அளவில் அன்னமைட்டு களுக்கே பயன்பட்டன. இரண்டாம் உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன்னர் கம்போடியாவிலும் லாவோஸிலும் காலனி ஆட்சிமுறைக்கு எதிராகக் கடுமையான தேசிய எதிர்ப்பு இல்லாமைக்குக் காரணம், அம் மக்களின் அக்கறையில்லாமையோ அல்லது மக்கள்தொகை அழுத்தம் இல்லா மையோ ஆகும். இது உண்மையிலேயே அருகிலுள்ள அன்னமைட் நாடுகளிலிருந்த நிலைமைக்குப் பெரிதும் மாறுபட்டே இருந்தது.

பேராண்மையும், உடனடியாக ஏற்பட்ட கடுமையான ஏழ்மையின் தூண்டுதலும் ஒருபுறமிருக்க, வடக்கு அன்னமைட்டுகள் அன்னிய கலாசாரப் புகுத்தலை வன்மையாக எதிர்த்தனர்; முதன்முதலிலிருந்தே பிரெஞ்சு ஆட்சியை மனநிறைவுடன் ஏற்றுக்கொள்ளாதிருந்தனர். தங்களுக்குரிய நாகரிகம் பிரெஞ்சு நாகரிகத்துடன் சமமானதாக இருக் கும் என்று நம்பியதால் அவர்கள் சமஉரிமைக் கொள்கைக்கு விருப்பம் தெரிவிக்கவில்லை. பிரெஞ்சுக் கல்வியைப் பெற்றிருந்தும் வேலை வாய்ப்புகள் இல்லாததனுல் செயலளவில் அக் கல்வியுடன் அதிருப்தி கொண்டனர். இவ்வாறு 1905 முதல் தேசிய எழுச்சியானது ஒரு பெரும் சக்தியாக மதிப்பிடப்பட்டது. அன்றும் அரசர்கள் விடுதலைப் போராட்டத்திற்கு ஜப்பானின் ஆதரவினை வேண்டினர்.

புவியியல் ஒற்றுமைகளும் உள்நாட்டுப் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளும் சீனுவைப்போன்றே இருந்தமையால் முதலிலிருந்த க்கோமின்-டாங் அவர்களின் நோக்கங்களில் மிகப் பெரும் அக்கறையை வட அன்னமைட் மக்களிடம் ஏற்படுத்தின. பின்னர் ஹோ-சி-மின் (Ho-chi-Minh) காலத்தில் கம்யூனிஸ்டுகளால் கொண்டுவரப்பட்ட வன்மையான தீர்வுகளிலும் விழைவு காட்டப்பட்டது. ஹோ-சி-மின்னுடைய வியட்நாம் புரட்சிக் கழகம் பிரெஞ்சு அரசாங்கத்தால் தடை செய்யப்பட்டபோதிலும் தொன்றுதொட்டு சுதேசிகளுள்ளும், மேனுட்டுக் கல்வி பெற்ற அறிஞர்களுள்ளும் மிகப் பெரும்பாலோர் 1930-ல் அக் கழகத்தின் அங்கத்தினர்களாகி விடுதலைக்கான தீவிரவாதிகளாக விளங்கியிருந்தனர். பிரெஞ்சுக் கலோனியல் திட்டங்களில் இதற்கு இடமில்லையாயினும் பிரெஞ்சு ஆட்சியில் மிக விரைவாக எண்ணிக்கையில் உயர்ந்த 1½ மிலியன் ரோமன் கத்தோலிக்கர்களுள்ளும் விடுதலைபற்றிய கருத்துகள் பரவலாகக் காணப்பட்டன.

தெற்கு அன்னமைட் நாடுகளில் போர் நடந்த ஆண்டுகளுக்குள் வளர்ச்சியடைந்த இரு புதுமையான மதத்தைப் பின்பற்றியவர்களால் ரோமன் கத்தோலிக்கர் எண்ணிக்கை தாழ்த்தப்பட்டது. இவ்விரண்டிலும் மிகப் பெரியதாவது, 1925-ல் ஸ்தாபிக்கப்பட்ட காவோதாய் (Cao Dai) என்னும் சமயமாகும். இது சைகோனுக்கு 50 மைலில் வடமேற்கேயுள்ள டே டின்ஹ் (Tay Dinh) என்ற இடத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டது. பௌத்தம், கன்ஃபூஷியஸ் மதம், டாடுவா மதம், ரோமன் கத்தோலிக்க சமயம் ஆகிய சமயங்களின் கலப்பே இப் புதிய மதம் என அறிவிக்கப்பட்டது.

இம் மதக் கோட்பாடுகளின் முக்கியத்துவம் எவ்வாறிருப்பினும் இதனுடைய பிற்போக்கான பொருளாதாரக் கொள்கை 500,000 பேரை இதனைத் தழுவுமாறு செய்தது (1939-ல்); 1954-ல் 20 இலட்சம் மக்களால் இது பின்பற்றப்பட்டது. இது சுதந்திர வியட்னும் கொள்கைக்குப் பாடுபட்டதாலும் ஜப்பானை ஆதரித்ததாலும் பிரெஞ்சு ஆட்சியாளரால் அரசைக் கவிழ்க்கும் சக்தியாக இது கருதப்பட்டது.

1939-ல் கொச்சின் சைனுவில் விடுதலைப் போராட்டத்தை ஆதரிப்பதற்காக பயங்கரவாதிகளின் கழகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. கோட்பாடுகளைப் பொறுத்தவரை, இதன் இயல்பு முன்னையதினின்றும் வேறுபட்டுத் துறவறத்தையும் தீவிரப் போரை அடிப்படையாகக் கொண்ட தெரவாட பௌத்த மதத்தைத் தழுவி நின்றது.

இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம் தொடங்கிய காலத்தில் அன்னமைட் நாடுகளெல்லாம் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே மிகுந்த தேசிய எழுச்சிபெற்ற பரப்புகளாக இருந்தன. முக்கியமாக, பிரெஞ்சு ஆட்சி

யின் மீட்சிக்குப் பிறகு ஏற்பட்ட தொடர்ச்சியான நிகழ்ச்சிகள் தேசிய உணர்ச்சிகளை மிகுதியாக்கின. 1940ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் ஜப்பானியர்கள் டோன்கினில் ஊன்றுவதற்குரிய இடத்தைப் பெற்றனர். அடுத்த ஆண்டு ஜூலை மாதத்தில் அவர்கள் நாடு முழுவதையும் 'நண்பர்களால் ஆக்கிரமித்துக்கொள்ளப்பட்ட' பகுதியாகக் கருதும்படி வற்புறுத்தினார்கள். இக் கொள்கை அவர்களுக்குச் சிங்கப்பூரை முறியடித்து, மற்றத் தென்கிழக்கு ஆசியாப் பகுதிகளைச் சூறையாட வழிவகுத்தது.

பின்னர், போரினுடைய போக்கு ஜப்பானுக்கு எதிராகத் திரும்பியது. ஜப்பானியர்கள் தங்களுடைய தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தலைமைத் தளத்தை சிங்கப்பூரினின்றும் அகற்றிச் சைகோனுக்கு மாற்றிக்கொண்டனர். 1945-ல் பிரெஞ்சு ஆட்சியைக் கவிழ்த்து, ஜப்பானிய ஆட்சி இந்தோ சைனாவில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அதே சமயத்தில் அவர்கள் பகட்டாக மூன்று சுதந்திரமான நேச நாடுகளை வியட்னாம், (டோன்கின், அன்னாம் கொச்சின் சீனா எனப்படும் மூன்று அன்னமைட் மாகாணங்கள் சேர்ந்த பகுதி) கம்போடியா, லாவோஸ் என்று ஏற்படுத்தி, அவற்றை உள்நாட்டு அரசர்களின் ஆதிக்கத்திலிருக்க வழி வகுத்தனர்.

இந்த வளர்ச்சிதான் இந்தோ சைனா ஒற்றுமையின் சிதைவிற்கு முதற்படியாக அமைந்தது. போட்ஸ்டாம் (Potsdam) தீர்மானப்படி, சீனாவின் இராணுவ தளமும் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தளமும் முறையே 16° அட்சரேகைக்கு வடக்கிலும் தெற்கிலுமுள்ள பகுதிகளில் ஜப்பானைச் சரணடையச் செய்யும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டது, மேற்கூறிய சிதைவில் அடுத்தபடி ஏற்பட்ட இரண்டாவது நிலையாகும். வரலாற்றுரீதியாக இப் பிரிவானது முற்காலத்தே முதலில் தோன்றியது. அன்னமைட் இராச்சியத்தின் சீனமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்கும் சம்பாபுரன் அரசர்களின் ஆட்சிக்குட்பட்டிருந்த இந்தியமயமாக்கப் பட்ட மண்டலத்திற்குமிடையே எல்லையை ஏறத்தாழ ஒத்துள்ளது.

யூனானின் பண்டங்களை வெளிச் செலுத்துவதற்காக சீனர்கள் நெடுங்காலமாக, டோன்கின்மீது அக்கறை காட்டிவந்தனர். அதன்படி, ஹாய்பாங்கிலிருந்து வரும் ரெயில் பாதையின்மீது பிரெஞ்சு அரசாங்கம் தனிப்பட்ட கட்டுப்பாட்டை மீண்டும் பெறக்கூடாது என்று பெரிதும் கவலைகொண்டனர். சீனர்கள் பிரெஞ்சு அரசாங்கத்திற்கு ஹாய்பாங்கைத் திருப்பித்தர காலதாமதம் செய்தனர். 1946-ல் சீனாவிற்கும் பிரான்ஸுக்குமிடையே ஓர் ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடப்பட்டது. அதன்படி, லாஸ்கே (Laskay)க்கு வடக்கேயுள்ள யூனான் ரெயில் பாதையின் சொந்த உரிமையை பிரெஞ்சு சீனாவிற்கு மாற்றிக் கொடுத்தது.

உலகப் போர் நடந்த காலத்தில் சீனுவில் தங்கிய பின்பு வடக்கு வியட்நாமிற்கு வந்த ஹோசிமின்னுல் வியட்மின் கூட்டுக் கட்சி (வியட்நாமின் விடுதலைக்கான கழகம்) ஏற்படுத்தப்பட்டு, டோன்கினில் சுதந்தர அரசாங்கம் ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. வட அன்னமைட் தொகுதியிலுள்ள எல்லாவிதமான மக்கள் தலைவர்களும் ஹோசிமின் அரசாங்கத்திற்கு உடனடி ஆதரவைத் தந்தனர். 1946-ல் கடற்கரைப் பட்டணங்களுக்குப் பிரெஞ்சு மீண்டும் வந்ததென்றுலும் வியட்மின் இதற்குப் பிறகு பெரும்பாலான நாட்டின் வடக்குப் பகுதியின்மீது தன் கட்டுப்பாட்டை நிலைக்கச் செய்யும் அதிகாரத்தைப் பெற்றிருந்தது.

இந்தோ சைனுவின் தென் பகுதிகளில் 1945-ல் பிரிட்டிஷ்-இந்திய இராணுவத்தின் துணைகொண்டு மீண்டும் சைகோனில் தங்கள் ஆதிக்கத்தை ஏற்படுத்தினுர்கள். என்றுலும், வியட்மிங் எதிர்ப்பினுல் எங்கும் கலவர நிலைமையே மிகுந்திருந்தது.

இதே சமயத்தில், வடக்கு இந்தோ சைனுவில், இடம்பிடித்துக் கொண்ட சீனர்களால் ஏற்பட்ட தொல்லைகள் பல இருப்பினும், தெற்கில், தங்கள் செயல்முறைகளை ஒருமுகப்படுத்துதலில் பிரெஞ்சுக்காரர்கள் வெறுப்புக்கொள்ளவில்லை. ஹாநுயுக்கும் சைகோனுக்கும் இருந்த பழைய பகைமையின் காரணமாக எழுந்த ஒரு விளைவு, ஹானுவிலிருந்த ஆட்சியாளர்கள் அக் கால பிரெஞ்சு மந்திரி சபையின் ஆதரவையும் சைகோனில் உள்ளவர் ராணுவத் தலைவர் டிகாலின் (De Gaulle) அனுதாபிகளாகவும் பிளவுபட்டு நின்றனர். மேலும், போருக்கு முன்னமேயே வட பகுதியிலுள்ள டோன்கினின் மக்கள்தொகை பிரச்சினை தீர்க்க முடியாத ஒன்றுகவே கருதப்பட்டது.

ஆகவே, தெற்குப் பகுதியில் அரிசி, ரப்பர் ஆகியவற்றின் உற்பத்திப் பெருக்கத்தைப்பற்றிய நம்பிக்கை நன்னிலையில் இருந்தது. முடிவாக சைகோன் கம்போடியாவிற்கும் லாவோஸிற்கும் செல்லும் மேகாங் பள்ளத்தாக்கு வழி அனைத்தையும் தம் அதிகாரத்தின்கீழ் பெற்றிருந்தது. அங்கிருக்கும் ஆட்சியாளர்களுடன் பிரெஞ்சு விரைவாக முன்னேறுவதற்கான ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டது.

ஹோசிமின்னுடன் சமாதானம் செய்துகொள்வதற்கான ஏதாவதொரு வழியைக் கடைப்பிடித்தேயாகவேண்டும் என்ற கொள்கையினுல் இந்தோ சைனு கூட்டாட்சிக்குள் வியட்நாம் ஜனநாயகக் குடியரசை, ஒரு சுதந்திரமுள்ள இராச்சியமாக அங்கீகரித்து ஹோசிமின்னுடன் ஓர் ஒப்பந்தத்தில் பிரெஞ்சு காலனி ஆட்சியாளர் கையெழுத்திட்டனர். ஆனுல், அந்த இராச்சியமானது பிரெஞ்சு யூனியனின் பகுதியாக அமையவேண்டும் எனப்பட்டது. 1946-ல் எந்த அளவிற்குச் சுதந்திரம் வழங்குவது என்பதிலும், கொச்சின் சீனுவை வியட்நாமுடன் சேர்த்துக்கொள்வதா இல்லையா என்பதிலும் இருசாராரிடத்தும் கருத்து

வேறுபாடுகள் தோன்றின. இதன் காரணமாக வட வியட்நாமிற்கும், மற்ற இந்தோசீனப் பகுதிகளுக்கும் இடையில் 1946-ல் போர் மூண்டது.

இது, முதன்முதலாக, காலனி முறைக்கும் தேசிய எழுச்சிக்கும் இடையே ஏற்பட்ட சச்சரவாகவே கருதப்பட்டது. ஆனால், 1946-க்குப் பிறகு இவற்றை மீண்டும் மதிப்பிடவேண்டிய நிலையேற்பட்டது. சீனாவில் கம்யூனிஸ்டுகள் அதிகாரத்தைப் பெற்றதால், ஹோசிமின் கம்யூனிஸ்ட் அல்லாத பெரும்பாலர்களின் ஆதரவைக் கைவிட்டனர். அதற்குப் பிறகே சீன மக்கட் குடியரசு வியட்மினுக்கு நேரிடையான ஆதரவு தரும் நிலையிலிருந்தது.

இத்தகைய சூழ்நிலைகளில், கம்யூனிஸம் பரவிவருவதை உலக அளவில் நின்று எதிர்த்துப் போராடும் போராட்டத்தில், பிரெஞ்சு தன் பங்கினை வலியுறுத்தும்வகையில், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் ஆதரவைப் பெற முடிந்தது. ஆனால், அதே சமயத்தில் வியட்மினிலிருந்து பிரிந்த பாவ்டாய் தலைவர்களின் தலைமையில் டோன்கின், அன்னம், கொச்சின்சீனா ஆகிய மூன்று பகுதிகளும் அடங்கிய 'இணைக்கப்பட்ட வியட்நாம் இராச்சியத்தினை' அமைப்பதற்கான உள்நாட்டு ஆதரவினைப் பெற பிரான்ஸ் தன்னை உட்படுத்திக்கொண்டது. அன்னமைட் மக்கள் தொகையினருள் பெரும்பான்மையோர் பிரெஞ்சு நோக்கங்களில் விருப்பம் காட்டவில்லை. இதன் தொடர்பாக வியட்நாம், கம்போடியா லாவோஸ் என்ற இணைக்கப்பட்ட மூன்று இராச்சியங்களையும் தழுவிய முறையில் 1950 டிசம்பரில் 'பாவ்' (Pau) என்னுமிடத்தில் அமைக்கப்பட்டிருந்த 'சுங்கவரி, போக்குவரத்து யூனியன்' பழைய இந்தோ'சைனா யூனியனைது புதியபெயரில் இருந்ததுபோன்று காணப்பட்டது. இந்த யூனியன் வியட்நாமில் செல்வாக்கை இழந்ததுடன் மற்ற இரு நாடுகளிலும் பிரெஞ்சுக் கொள்கைக்கு எதிர்ப்பினைக் காட்டி வளர்ந்துவரும் தேசிய எழுச்சிக்குத் தூண்டுதல் போலவும் அமைந்தது.

1954ஆம் ஆண்டு கோடைக்காலம் வருவதற்குள் பிரெஞ்சினுடைய இராணுவ பலமானது சீரழியத் தொடங்கியது. இதனால் ஹோசிமின்னுக்கு எதிராகப் போரினை நீட்டிக்க இயலாதுபோயினர். ஆகவே, உடன்படிக்கை ஏற்படுத்தப்பட்டது. இவ் வுடன்படிக்கை அதே ஆண்டில் ஜெனிவாவில் கையெழுத்திடப்பட்டது.

ஒப்பந்தங்களின் முக்கிய ஷரத்துகளாவன: 17ஆம் இணைக்கோட்டுக்குத் தெற்கே உடனடியாக வியட்நாம் தாற்காலிகமாகப் பிரிக்கப்படவேண்டும். இந்தக் கோட்டிற்கு வடக்கிலும் தெற்கிலுமாக முறையே, வியட்மின் ராணுவமும் பிரெஞ்சு யூனியன் ராணுவமும் பிரித்து வைக்கப்படவேண்டும். இவ்விரண்டில் எதுவும் வேறு எந்த நாட்டுடனும் இராணுவ ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளுவதோ (அ) வேறு எந்த அயல்நாடும் போருக்கான தளத்தை இந்தப் பிரதேசத்திற்குள்

அமைத்துக்கொள்வதை அனுமதிப்பதோ கூடாது. பொதுமக்கள் இவ்விரண்டு மண்டலங்களிலும் கட்டுப்பாடின்றிச் சுதந்திரமாகப் போக்கு வரவு கொள்ளலாம். வியட்நாம் முழுமைக்கும் அடுத்த ஆண்டிற்குள் சர்வதேச மேற்பார்வையாளர்களின் கண்காணிப்பில் தேர்தல்கள் நடைபெறவேண்டும். கம்போடியாவும் லாவோஸும் தற்காப்பிற்காகத் தவிர, வேறு எந்தவிதமான இராணுவ ஒப்பந்தத்தின் உறுப்பினர்களாக இருக்கவும் தடை செய்யப்பட்டன. எல்லா அயல்நாட்டு இராணுவப் படைகளும் மேற்கூறிய பிரதேசங்களினின்றும் அகற்றப் படவேண்டும். லாவோஸில் உள்நாட்டுக் கம்யூனிஸ்ட் படைகள் சாமநாயே (Sam Neue), பாங்ஸாலி (Phongsaly) என்ற இரண்டு வடக்கு மாகாணங்களில்மட்டுமே ஒன்றுதிரட்டிவைக்க அனுமதிக்கப் பட்டது.

இதற்கிடையில் ஜெனிவா ஒப்பந்தத்தை மறுத்து அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் மேற்கூறிய நிலையைச் சமாளித்துச் சரிசெய்ய 'சியாடோ' (SEATO) தற்காப்பு உடன்படிக்கையை ஏற்படுத்துவதற்கான பூர்வாங்க முயற்சியை மேற்கொண்டது. தனித்தனியாகக் கம்போடியா, லாவோஸ், தென் வியட்நாம் ஆகியவை சியாடோ பாதுகாப்பின்கீழ் கொண்டுவரப்பட்டன. அவற்றிற்கு எதிராக எந்தத் தாக்குதல் வரினும் அதை சியாடோ நாடுகளின் அமைதிக்கும் பாதுகாப்பிற்கும் ஆபத்து விளைவிக்கக்கூடியதாகவே கருதப்படும் என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது.

முடிவாக 1954-ல் பிரெஞ்சு ஆட்சியானது பிரெஞ்சு யூனியனுக்குள் இந்தோ சீனுவின் எந்தப் பகுதியையும் வைத்துக்கொள்ளும் முயற்சியைப் படிப்படியாகக் கைவிட்டுவிட்டது.

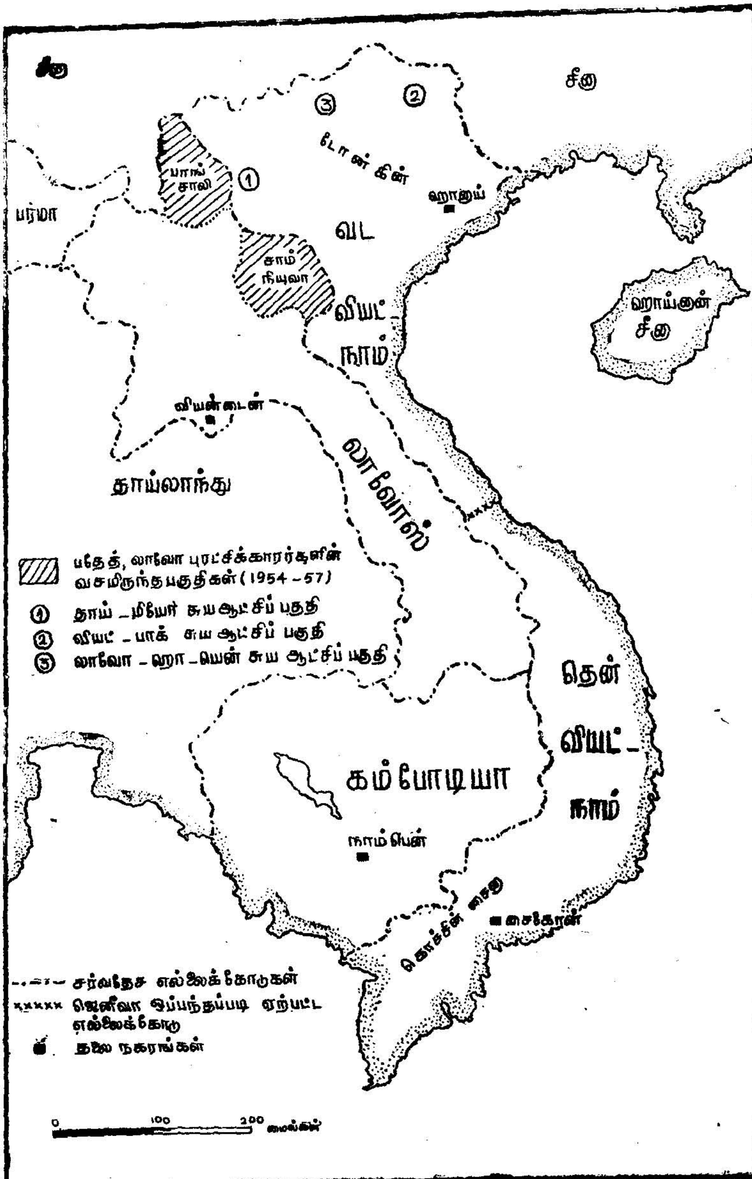
(பின் குறிப்பு: அடுத்துவரும் அத்தியாயத்தில் வியட்நாம் இரு பகுதிகளாக வட வியட்நாம், தென் வியட்நாம் என்று பிரிக்கப்பட்டு விவரிக்கப் படுகிறது. 17° வடக்கு அட்சரேகை இவ்விரு பகுதிகளுக்கும் பொது எல்லையாக, அரசியல் ரீதியில் கொள்ளப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனல், மக்கள் மனத்தில் வட வியட்நாம் என்பது டோன்கின் பிராந்தியத்தையும், தென் வியட்நாம் என்பது முந்தைய கொச்சின் சைனுவையும் குறிப்பதாகவே இன்றும் உணரப்படுகிறது. இவ்விரண்டு பகுதிகளுக்கும் இடையிலுள்ள அன்னும் பிராந்தியம் 'மத்திய வியட்நாம்' என்று அழைக்கப்பட்டு வருகிறது.)

5. இந்தோ சைனுவின் இன்றைய அரசியல் பிரிவுகளின் பொதுப் புவியியல்

(அ) வியட்னும் : அறிமுகம்

கொச்சின் சீனுவை முதன்முதலாகப் பிரெஞ்சு சாம்ராச்சியத்தின் ஒரு பகுதியாக இணைத்துக்கொண்டது முதல் ஒரு நூற்றுண்டிற்கும் குறைந்த காலத்தில் பிரெஞ்சு ஆட்சி ஒரு முடிவிற்கு வந்தது. ஆசியாவின் தேசிய எழுச்சி வெள்ளத்தில் பிரெஞ்சு இந்தோ சைனு யூனியன் சீர்குலைக்கப்பட்டது. அன்னமைட் நாடுகளினின்றும் கம்போடியாவும் லாவோஸும் கடைசியாகக் கொண்ட பிரிவினையை, ஜெனிவா தீர்மானம் அவ்விரு நாடுகளையும், கம்யூனிஸ்ட் தொகுதி நாடுகளுக்கும் தாய்லாந்திற்கும் நடுவே கூட்டுச்சேரா நாடுகளாகச் சேணம் (Buffer) போன்று அமைக்க மேலும் வழி வகுத்தது. இவ்விடமானது தென்கிழக்கு ஆசியாவில் மேனுட்டவர்க்கும் கம்யூனிஸத்தை எதிர்ப்பதில் ஒரு பலம் வாய்ந்த கோட்டையாக அமையும் என்ற கொள்கைக்கு அவ்விரு இடங்களின் பொதுமக்கட் கருத்து வலிமை தருவதுடன், வியட்நாம் பிரிந்து செல்லுதலை வரவேற்கிறது. இப் பிரிவு அப் பிரதேசங்களில் அன்னமைட்டுகளின் ஊடுருவல்களால் தோன்றிய ஆதிக்க வன்மையால் ஏற்படும் துன்பங்களைக் குறைக்க உதவுகிறது.

அன்னமைட்டுகளின் நிலையினின்றும் பார்த்தால், பிரிவினை அவர்களுக்குப் பேராபத்தாகவேயுள்ளது. புவியியல் ரீதியிலும் வரலாற்று முறையிலுமுள்ள காரணங்களால் கொரியா மக்களைக் (Koreans) காட்டிலும் அவர்கள் முழுதும் வளர்ச்சியடையாத தேச ஒற்றுமை உணர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கிருர்கள் என்ருலும், மற்றவகைகளில் வியட்னுமின் பல்வேறு அரசியல் சித்தாந்தங்களைப் பின்பற்றும் அரசியல் கட்சிகளுள் மிகுதியான வேற்றுமைகள் இருந்தாலும் வடவியட்நாம் தென் வியட்நாம் ஆகிய பகுதிகளிலுள்ள அன்னமைட்டுகள், வியட்நாம் முழுமையும் தங்கள் தாய்நாடு என்ற கருத்துக்கொண்டு வியட்நாம் ஒரே அரசியல் பகுதியாக மீண்டும் காண வலியுறுத்தி வந்தனர் என்னும் வல்லரசு



படம் 26. இந்தோ சைனுவின் அரசியல் பிரிவுகள் (1960)

களின் போட்டி காரணமாக பிரிவினை ஏற்பட்டது என்று கூறுதல் தவறாகும். ஜெனிவா ஒப்பந்தத்தில் வல்லரசுகள் ஆதிக்கம் செலுத்தி யிருந்தாலும், உண்மையில் புதிதான வடக்கு வியட்நாம் தெற்கு வியட் நாம் என்றிரண்டு நாடுகளின் தேசியக் கொள்கைகளுக்கிடையே ஏற்பட்ட உள்நாட்டுப் பூசலே பிரிவினைக்குப் போதுமானதாக இருக் கிறது.

மக்கள் தொகை மிகுதியாயும் வறுமை நிறைந்ததாயுமுள்ள வியட்னா மின் வடக்குப் பகுதியில் சான்யாட் சென்னால் (Sun Yat-Sen) முதன் முதலாக அமைக்கப்பட்ட முறையிலோ அன்றி அண்மையில் மாசேதுங் (Mao Tse-Tung) முறையிலோ அமைந்த சீனர்களின் நிலச் சீர் திருத்தத்தைப்பற்றிய கருத்துகள் பெரு விருப்பத்தை ஏற்படுத்தின. இதற்கு எதிராக அன்னமைட்டுகள் சீனர்களைத் தொன்றுதொட்ட பகை நோக்குடனேயே மதித்தனர். அவர்களுள் தீவிர புரட்சி மனப்பான்மை யுடையவர்கள்கூட, வியட்நாம், சீனர்களின் துணை நாடாகவே (satellite) ஆகவேண்டும் என்ற கருத்தை அடியோடு வெறுத்தனர். நிலப் பிரச்சினையைச் சமாளிக்கும்வகையிலும் அதற்கான திட்டங்களைச் செயற்படுத்தும் வேகத்திலும் குறிப்பாகத் தென் வியட்நாம் வட வியட் நாமினின்றும் வேறுபட்டிருந்ததாலும், தெற்கில் சீனர்கள் எண் ணிக்கை மிகுதியாயிருந்ததால் கம்யூனிஸத்தின் பொருளாதார வாய்ப்பு கள் ஜம்பமடித்துக்கொள்ளும் நல்வாழ்வைக் காட்டிலும் சீனர்களுக்கு எதிரான இயக்கங்கள் மிகுதியாதற்கு வழிபிறந்தன. தெற்கிற்கும் வடக்கிற்கும் உள்ள வேற்றுமை மேற்கூறிய விளக்கத்தின் ஒரு பகுதியே. ஏனென்றால், கம்யூனிஸ்ட்டுக்கு எதிரான உணர்ச்சிகள் வட வியட்நாமின் எல்லாப் பகுதிகளிலுமுள்ள அன்னமைட் செல்வந்தர் களிடையே மிகுதியாயிருந்தன. எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, அவ் வுணர்ச்சிகள், வடக்கில் பெரும்பான்மையினராக இருக்கும் ரோமன் கத்தோலிக்கர்களிடையேயும் இருந்தன.

இந்தக் கம்யூனிஸ்ட்டுக்கு எதிரான பொதுவான உணர்ச்சி கம்யூ னிஸ்ட் அல்லாத தேசியவாதிகளிடம் ஒரு தீவிரமான 'கம்யூனிஸத்தை எதிர்த்தல்' கொள்கையை உண்டாக்கிக் கொடுத்தது. இவர் களுடன் பிரெஞ்சு இணைந்து முயன்றிருந்தால், அவர்கள் கம்யூனிஸ்ட்டு களைப் போட்டியில் வென்றிருக்கக்கூடும். இத்தகைய கொள்கையை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் இன்று தழுவி வருகிறது. அமெரிக்கா வீறு பெற்றுத் திகழ்ந்த ரோமன் கத்தோலிக்கத் தேசிய அரசியல்வாதிகளை ஆதரித்து வருகிறது. இப் புதுக் கொள்கையின் பிரதிபலிப்பே 1955 அக்டோபரில் தெற்கு வியட்நாமில் உண்மையான தேசியத் தலைவர் களின் ஆட்சி ஏற்பட வழி வகுத்தது.

ஜெனிவா ஒப்பந்தப்படி, வடக்கிலிருந்து தெற்கிற்கு 90,000 ரோமன் கத்தோலிக்கர் அகதிகளாகக் குடியேறியதற்கெதிராக தெற்கிலிருந்து வடக்கிற்கு 10,00,000 மக்கள் அகதிகளாகச் சென்றனர். வட வியட்நாமில் இருந்த 1,50,00,000 மக்கள் எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிடுங்கால் தெற்கில் 1958-ல் 1,28,00,000 மக்கள் தொகையினரே இருந்தனர். இந்தச் சூழ்நிலைகளில் ஜெனிவா உடன்படிக்கைக்கேற்ப ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட வியட்நாம் முழுமைக்குமான தேர்தல்களில் தென்வியட்நாம் அரசியல் தலைவர்கள் பங்குகொள்ள மறுத்தனர். இச் சூழ்நிலை கொரியாவைப்போல—வடக்கு-தெற்குப் பிரிவினை—வடக்குப் பகுதியானது கம்யூனிஸ்ட் சீனுவின் ஒரு துணை நாடாக ஆவதற்கும் தெற்குப் பகுதியானது அமெரிக்காவின் ஆதரவில் இருக்கும் நாடாக ஆவதற்கும் ஆன நிலை உண்மையிலேயே நிலைத்துச் செய்வதற்கு வலிமை தந்தது. இவ்விரண்டு ஆட்சிகளும் தொடர்ந்து காலவரையறையின்றி வாழ்ந்து வருமா அல்லது இவ்விரண்டில் ஏதாவது ஒன்று முடிவாக வியட்நாம் மக்கள் மொத்தமாக மீண்டும் ஒன்றுபடுதற்குரிய சூழ்நிலைகளை ஏற்படுத்தித் தருமா என்பனவற்றைப் பொறுத்துதான் பார்க்கவேண்டும்.

(ஆ) வட வியட்நாம்

இரு வியட்நாம்களுள்ளும், வட வியட்நாம் மிகச் சிக்கலான பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளை வழிவழியாகப் பெற்றிருந்தது. இந்தோ சைனு போருக்கு முன்னுலேயே அரிசிப் பற்ருக்குறையோடிருந்த இப் பிரதேசம், அணைக்கட்டுகளும் நீர்ப்பாசனக் கால்வாய்களும் சேதமடைந்ததன் காரணமாகச் சீரழிந்தது. தென் வியட்நாமுடன் தொடர்புகளற்றிருந்த நிலையால் அரிசி இறக்குமதிக்குரிய நிலையான மூலகங்களினின்றும் நாடு துண்டிக்கப்பட்டது. மேலும், சுரங்க வேலைத் தொழிலகங்களும் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகளும் பெருமளவில் சேதமடைந்தன என்பது ஒருபுறமிருப்பினும், அந்நியச் செலாவணியை மிகுதியான அளவில் பெறுவதற்கான முறையில் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகள் எக்காலத்திலும் போதுமான வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கவில்லை. நிலத்தின்மீதுள்ள கடுமையான மக்கள் நெருக்கம் வடக்கு வியட்நாமுக்கு மிகமிக அவசரமாக வேண்டிய உணவுப் பொருள்களைத் தவிர மற்ற எந்தவிதமான விவசாய உற்பத்திப் பெருக்கத்தையும் கணிசமான அளவில் செய்வதற்கு இடங்கொடுக்காது.

ஹானுயைத் தலைநகராகக் கொண்ட புது ஆட்சியானது சீனர்கள் காட்டிய பொருளாதார முறையைப் பின்பற்றியது. இது நாட்டுப்புறங்களின்மீது முதலாவதாக ஒருமுகப்படுத்தப்பட்ட கவனத்தைச் செலுத்தத் தொடங்கியதுடன், உணவுப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கக்கூடும்

என்பதை வற்புறுத்தியது. இது சீனர்களின் கருத்திற்குப் புரட்சிகர மானதன்று. ஏனெனில், சீனு முழுவதிலும் ஏக்கருக்குச் சராசரி நெல் விளைச்சலில் அரைப் பங்கிற்கும் சற்றுக் கூடுதலான விளைச்சலை டோங்கின் கழிமுகப் பிரதேசம் தந்தது.

ஒரு சில பிரதேசங்களைத் தவிர, மற்ற எல்லா இடங்களிலும் 1956ஆம் வருடத்திற்குள் வியட்மின் அரசாங்கம் நிலச் சீர்திருத்தத் தின் முதல் நிலையைச் செய்துமுடித்தது. இச் சீர்திருத்தத்தால் பின் பற்றப்பட்ட முறையானது மிக நெருங்கிய முறையில் கம்யூனிஸ்ட் சீனு வின் முறையை யொட்டியிருந்தது. இம் முறையில் உழவர்கள் மேலும் முக்கியமாகப் பெரிய ஜாகிர்தார்கள், செல்வந்தர்கள் ஆகியோ ருடைய நிலங்கள் உழவர்களுக்கும் நிலமில்லாதவர்களுக்கும் கொடுக் கப்பட்டன. வட வியட்நாமில் மிகுதியான விளைச்சல் நிலங்களில் அவற் றின் சொந்தக்காரர்களே வேலைசெய்யத் தொடங்கியதின் விளைவால் 5 பேர் அடங்கிய குடும்பத்திற்குச் சராசரி 1·85 ஏக்கர் நிலந்தான் கிடைத்தது. என்றாலும், குடும்பங்கள் பல சேர்ந்து ஒற்றுமையோடு பரஸ்பர உதவி செய்யும் அணிகளாக (Mutual aid teams) வேலை செய்ய ஊக்கமளிக்கப்பட்டது. எஞ்சியதில் புதிய நிலங்களைக் கைக் கொள்ளுதலானது பெரும்பான்மையான உழவர்களால் விளைக்கப்படும் விவசாய உற்பத்திக்குத் தூண்டுதலாக அமைந்தது. பரஸ்பர உதவி அணிகள்மூலம் சேதமடைந்த நீர்ப்பாசன நிலையங்கள் அனைத்தும் பழுதுபார்க்கப்பட்டன. மேன்மேலும் சில நிலையங்கள் விரிவாக்கப் பட்டன. போருக்கு முன்னிருந்த அளவிற்கு 30,000 டன்கள் அளவிற் குப் பாஸ்பேட் ரசாயன உரங்கள் உற்பத்தி மீண்டும் பெருக்கப்பட்டது. மேற்குறிப்பிட்ட ரசாயன உரத்தின் அளவு நாட்டின் மொத்தத் தேவை யின் ஒரு பகுதியைத்தான் ஈடு செய்யமுடிந்தது. தற்போது நாட்டின் தேவைக்கு ஆண்டிற்கு 120,000 டன்கள் தேவைப்படும் என்று மதிப் பிடப்படுகிறது. ஆனுல், இதன் பெரும்பாலான உற்பத்தி லாவோகே (Laokay) யிக்குச் சுற்றிலுமுள்ள கனிவள வைப்புகளிலிருந்து கிடைக் கும் என்று நம்பப்படுகிறது. இவ் வைப்புகளிலிருந்து மொத்தமாகக் கிடைத்தது 1960-ல் 490,900 டன்களாகும்.

இத்தகைய பல்வகைச் செயல்களின் விளைவாக, அரிசி விளையும் ஏக்கர்களில் எண்ணிக்கை ·1939 முதல் 1956 வரை, மிகச் சிறப்பான முறையில் ஆறில் ஒரு பங்கு அதிகமானது. ஏக்கர் ஒன்றின் விளைச்ச லானது 28-லிருந்து 38 புஷல்களாகவும், இதனுல் மொத்த உற்பத்தி யானது 2,453,000 டன்களிலிருந்து 4,238,000 டன்களாகவும் மிகுதி யாயின. ஆண்டிற்கு ஆள் ஒருவருக்கு அதிகாரபூர்வமாக 300 கிலோ கிராம் அரிசி பங்கீடு செய்ததின் அடிப்படையில், வட வியட்நாம் தன்னிறைவில் முழுமையைப் பெற்றதுடன் அமையாது, ஒவ்வொரு வருக்கும் தேவையானவற்றிற்குமேல் உபரியாக 5 கி.கி. உற்பத்தி

யையும் செய்த நாடாகச் சொல்லிக்கொள்கிறது. ஒருசில மாதங்களின் இடைவெளியில் ஏறத்தாழ எட்டு ஆண்டுகளில் இயற்கையாக ஏற்படும் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்திற்கு ஈடான மக்கள்தொகை அகதிகளாக நாட்டைவிட்டுச் சென்றது என்ற உண்மையைக் கருத்திற் கொண்டாலும், மேற்கூறிய உற்பத்திப் பெருக்கம் போற்றப்படக்கூடிய வெற்றியேயாகும். இந்த வெற்றியின் தூண்டுதலால், அரசாங்கமானது 1958–59 கூட்டுறவுச் சங்கங்களை நிறுவ வற்புறுத்தியதுடன் 1960-ல் 7,600,000 டன்கள் அரிசி உற்பத்தி செய்யவேண்டும் என்ற உச்ச வரம்பையும் ஏற்படுத்தியது. 1959-ல் 5,200,000 டன்கள் கிடைத்தபோதிலும் 1960-ல் 4,400,000 டன்களாக உற்பத்தி குறைந்தது. ஆண்டிற்கு 500,000 மக்கள் மிகுதியாகின்றனர் என்று வைத்துக் கொண்டால், உணவு உற்பத்தியின் வீதமானது நாட்டின் தேவைக்கு ஏற்ப அதிகரிக்கவில்லை. அதனுல், அரிசி ‘ரேஷன்’ (பங்கீடு) குறைக்கப்பட்டது.

வட வியட்னும் சீனுவில் 1958 முதல் கொண்டுவரப்பட்ட ‘கம்யூன்’ (Commune) முறையைப் பின்பற்றவில்லை. விவசாயத்தை இயந்திர மயமாக்குதலிலும் எந்தப் பெரிய முன்னேற்றத்தையும் அடையவில்லை. 1956-ல் சராசரி 1,000-க்கும் மேலான பரப்புடன்கூடிய பதினேழு அரசாங்கப் பண்ணைகளில் வட வியட்நாமின் இயந்திரங்களைக்கொண்டு நிலம் சாகுபடி செய்யப்பட்டன. ஆயினும், மக்கள்தொகை நெருக்கம் மிகுதியாயுள்ள இத்தகைய நாட்டிற்குப் பெருமளவில் மேற்கொள்ளப்படும் இயந்திரமயமாக்கும் கொள்கை விவசாயிகளின் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க முடியுமா என்பது ஐயத்திற்கிடமானதே.

தொழில் வளர்ச்சியைப் பொறுத்தவரையில் நீண்டகால அளவில் எதிர்பார்க்கப்படும் முன்னேற்றங்களை அடைய முடியுமா என்பதும் தெளிவாக இல்லை. என்ருலும், சுரங்க வேலைகள், ஆலைகள் ஆகியவற்றின் விரிவான புனரமைப்புகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. சீனுவிஞலோ அன்றிக் கம்யூனிஸ்ட் தொகுதியின் மற்ற நாடுகளாலோ தேவையான முதலீட்டைப் பெற்று, ஒரு பெரிய தொழிற்கேந்திரமாக வட வியட்நாமை மாற்றி அமைப்பதற்குத் தேவையான கனி வளங்கள்—ஆந்த்ரசைட் நிலக்கரியைத் தவிர, போதுமான அளவில் இல்லை. 1954 முதல் ஒரு சில புதிய தொழிற்சாலைகளே அமைக்கப்பட்டனவாயினும், அவை மிகப் பெரும் அளவில் உற்பத்தியைப் பெருக்க அடிகோலவில்லை. ஆனுல், பிறிதொரு புறத்தே பெரிய முதலீடு இல்லாமலேயே மக்களின் வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்தவும், மக்களிடம் தொழில் உபயோகமான திறமைகளை (Industrial skills) வளர்க்கவும், அதே சமயத்தில் நாட்டுப்புறங்களில் ஒவ்வொரு பருவத்தும் ஏற்படும் வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை அடியோடு போக்கவும் உதவுகின்ற சிறு தொழிற்

பட்டணங்கள் கைவேலைத் தொழிற்சாலைகள் ஆகியவற்றின் மொத்த உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்குப் பெரு முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன.

வேலையில்லாமை என்றதின் தொடர்பாகப் பேசுங்கால், பயிர் செய்தலில் உச்ச காலங்களாகக் கருதப்படும் நடுதல், அறுவடை செய்தல் ஆகிய காலங்களில் எல்லா மக்களுக்கும் முழுக்க முழுக்க வேலை கிடைக்கிறதென்றாலும், சாதாரண வியட்நாம் உழவன் வருடத்திற்கு 125 நாட்களே வேலை செய்யும் வாய்ப்பைப் பெறுகிறான் என்று மதிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், மக்கள் நகரங்களுக்குச் செல்வதன் காரணமாக நிலைத்த பெருமளவில் ஏற்படக்கூடிய வெளியேற்றம் அதற்கேற்ப விவசாய உற்பத்தியைப் பாதிக்குமென்பதில் ஐயமில்லை.

கிடைத்திருக்கும் சான்று சொற்பமேயாயினும் 1950 வரை வடக்கு வியட்நாமில் பின்பற்றப்பட்டு வந்த பொருளாதாரக் கொள்கைகள் 1949-ல் ஏற்பட்ட புரட்சிக்குப் பிறகு சீனாவில் முதல் பத்தாண்டுகளில் பின்பற்றிய கொள்கைகளை ஒத்துள்ளன என்று தெரிகிறது. இந்த அடிப்படையில்தான் வட வியட்நாம் சீனாவின் ஓர் உபக்கிராமமாகப் (துணை நாடகப்) பரவலாக எண்ணப்படுகிறது. புரட்சிக்குப் பிறகு உடனடியாகச் சீனர்களின் முக்கியமான நோக்கங்கள் ஹாய் பாங்கை வயிலாகப் பயன்படுத்தும்வகையில் அளவுபடுத்துவது; நாட்டின் மற்றப் பகுதியை—முதன்முதலில் பிரெஞ்சினால் இராணுவ முக்கிய பிராந்தியமாக மதிக்கப்பட்டு வந்த பகுதியை—மேற்கு நாடுகளின் பிடியில் மீண்டும் சிக்காமல் விலக்கி வைத்தல்; இதற்கிடையில், நெடுஞ்சாலைகள், ரெயில் பாதைகள் ஆகியவற்றின் புனரமைப்பில் கொண்ட பெரு முன்னேற்றம் குறிப்பிடவேண்டிய தாகும். யூனால் சூசௌ (Chuchou) ரெயில் பாதைகள் மீண்டும் திறந்துவிடப்பட்டன.

எவ்வாறிருப்பினும், கம்யூனிஸ்டுகள் தென்கிழக்கு ஆசியாவில் தங்கள் எதிர்கால அரசியல் முன்னேற்றத்தைப் பெற, வட வியட்நாமை அடித்தளமாகக் கொள்ள நினைப்பார்களானால் இன்னமும் மிகமிகக் குறைந்து காணப்படும் மக்கள் வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்தப் புதிதாக அவ்விடங்களில் ஏற்பட்டுள்ள தொழில் நிறுவனங்களுக்குப் பெருமளவில் முதலீடு செய்யவேண்டியது இன்றியமையாததாகின்றது. 1957-லிருந்து காணப்படும் சான்று இதுவே கம்யூனிஸ்டுகள் உட்கிடை என்பதை உணர்த்துகிறது. ஏற்கெனவே 1955-ல் 325 மில்லியன் அமெரிக்க டாலர்களுக்குச் சமமான உதவியையளித்த பின்னர், 1957-ல் மற்றவகைகளில் சொந்த நாட்டில் பல தீர்க்கப்படாத பிரச்சினைகளைக் கொண்டிருந்தாலும், சீனர்கள் வடவியட்நாமிற்களிக்கப்படும் பண உதவியின் அளவை அதிகரிக்கத் திட்டம் தீட்டினார்கள். சீனர்கள் உதவி ஒரு புறமிருக்க, சோவியத் ரஷ்யா, ஜெனிவா ஒப்பந்தத்திற்குப் பிறகு

1,700,000 டன்கள் பர்மா அரிசியையும் 400 மிலியன் ரூபிள்களையும் 1955-ல் கடனுதவியாகத் தந்தது. இத் தொகை, உள்நாட்டில் பை தோ (Phy tho)வில் ஒரு தேயிலைத் தொழிற்சாலையையும், 'தான்ஹோயா' (Than hoa) என்னுமிடத்தில் ஓர் இயந்திர உற்பத்திச் சாலையையும் மின்விசை நிலையத்தையும் அமைக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 1955-முதல் 1961 வரையுள்ள காலத்தில் வடக்கு வியட்நாமிற்குச் சீனு மற்ற நாடுகளைவிட அதிக கடன் வசதியளித்திருந்தது உண்மையென்றும் வடவியட்நாம் அரசாங்கம் 1960-க்குப் பிறகு பீகிங்குக் கெதிராக மாஸ்கோவை ஆதரிப்பதில் கவனம் செலுத்தியது. மேலும், 61-65 திட்டங்களில் காணப்படும் அடித்தளக் கொள்கைகள் சோவியத் ரஷ்யாவின் திட்ட முறைகளையொட்டி உருவாக்கப்பட்டதாகவும் காணப்படுகிறது. அன்றியும், 1963-ல் உண்மையான கம்யூனிச மார்க்கம் எது என்பதைப்பற்றிக் கருத்து வேற்றுமையால் கம்யூனிச அகிலத்தில் பிளவு ஏற்பட்ட காலத்தில் மீண்டும் வட வியட்நாம் சீனுவின் கட்சியில் சேர்ந்தது.

உள்நாட்டு ஆட்சிமுறையைப் பொறுத்தவரையில் வட வியட்நாம், ரஷ்யா, சீனு என்றவற்றின் கொள்கைகளைக் கடைப்பிடித்தது. இந்த அரசாங்கம் 'தன் ஆட்சி உரிமையையுடைய' இரு பிராந்தியங்களை அமைப்பதன்மூலம் சிறுபான்மையினரான இனத்தை ஈர்க்கும் முயற்சிகளைச் செயற்படுத்தியது. ஆனுல், அதே சமயத்தில் ஒரு மிலியன் அளவிற்குள்ள பொருளாதாரத்திற்கு முக்கியமான ரோமன் கத்தோலிக்கர்களின் சமூகத்தை விரோதமாக்கிக்கொண்டது. வட வியட்நாம், பலரறிய சீனுவுடன் கொண்டிருக்கும் நட்பினுல் தோன்றியிருக்கும் பிரச்சினைகள், அமெரிக்காவையே நம்பியிருக்கும் தென் வியட்நாமின் பிரச்சினைகள், இரு வியட்நாமுக்கும் உள்ள ஓயாத யுத்தம் ஆகியவை வியட்நாமின் பெரும்பான்மையினரான அன்னம் மக்களுக்குத் தேவையான உண்மையான சுதந்திர வியட்நாமை ஒரு கனவாகவே மாற்றியமைத்துள்ளன.

(இ) தெற்கு வியட்நாம்

தெற்கு வியட்நாம்—வளமான வியட்நாமின் பகுதி 1939-ல் மொத்த வியட்நாமின் 58% இறக்குமதியையும் 82% ஏற்றுமதிப் பொருள்களையும் தன்னுடைய வியாபாரத்தின் பகுதியாகக் கொண்டிருந்தது; பொருளாதார ரீதியில் ஒரு நன்னிலையைப் பெற்றிருப்பதுபோலத் தோன்றினும், மிக எளிதாகத் தயாரிக்கக்கூடிய பொருள்கள் உட்பட எல்லாவற்றையும் பெறுதற்கு அன்னிய நாடுகளையே முழுக்க முழுக்க நம்பிக் கொண்டிருக்கிறது. அரிசி விளையும் விளைநிலங்கள் போர்க் காலத்தில் சதுப்பு நிலங்களாகச் சீரழிய விடப்பட்டதன் காரணமாக,

1954-ல் அரிசி ஏற்றுமதி ஒன்றுமில்லாத அளவிற்குக் குறைந்தது. இந்த நிலையானது பெரும்பாலான கொச்சின் சீனாவிலுள்ள பல்வேறு மக்கள் தொகுதிகள் (Sects) மத்திய அரசாங்கத்தின் உரிமைக்கே சவால் விடும் வகையில் அரசாங்கத்தைப் பரப்பியதால் மீண்டும் கடும் பிரச்சினையாகத் தோன்றியது. மேலும், மத்திய அரசாங்கம் பேசும் மொழியிலும் தழுவிய மதத்திலும் உள்நாட்டு மக்களினின்றும் வேறுபட்ட வட வியட்நாமிலிருந்து வெளியேறிய 900,000 அகதிகளுக்குப் புனர்வாழ்வளிக்கும் பிரச்சினையில் ஈடுகொடுக்கவேண்டிவந்தது.

மிகக் குறைந்த காலத்தில் இந்தக் குழப்ப நிலையைப் போக்க அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஜெனிவா ஒப்பந்த எல்லையைப் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடன் தாராளமாகச் செய்த உதவிகள், புதிய அரசாங்கத்தை நீண்டகாலப் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளில் ஈடுபடுத்தாது, உடனடியாக அரசியல் ஒற்றுமையில் அதனுடைய முழுக் கவனத்தையும் ஒருமுகப்படுத்தப் பெரிதும் உதவின. ஜெனிவா ஒப்பந்தப்படி பிரெஞ்சு ராணுவம் அகற்றப்பட்டதால், அதற்குப் பதிலாக உள்நாட்டு இராணுவப் படைகளுக்கு அமெரிக்கப் பயிற்சியும் வேண்டும் பொருள்களும் கொடுக்கப்பட்டன.

1956-ல் சிறுபான்மையினரான பிராந்திய மக்கள் தொகுதியின் தலைவர்களை அடக்குவதில் முழு வெற்றி கண்டது. அமெரிக்காவின் அமைமுறையை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஜனாதிபதிக்கு அதிக அதிகாரங்கள் தரும் புதிய அரசியல் நிர்ணயச் சட்டம் 1956-ல் அமலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டது.

சிறுபான்மை சீனர்களை ஒன்றுபடச் (கலகச்) செய்யும் முயற்சியும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 1956-ல் புதிய சட்டம் இயற்றப்பட்டது. வியட்நாமில், சீனர்களின் வழி பிறந்தவர்கள் அனைவரும் வியட்நாம் தேச மக்களே என்றும் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டதுடன் அவர்கள் வியட்நாம் பெயர்களையே வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்றும் வற்புறுத்தப்பட்டது. இக் கொள்கை மறைமுகமாகச் செப்டம்பரில் பின்பற்றப்பட்டது. இதனால் பல துறைகளில் வேலைவாய்ப்பு அயல் நாட்டவர்களுக்கு அளிப்பது தடை செய்யப்பட்டது. அவ்வலுவல்களில் முக்கியமானவை, சீனர்களால் பெரிதும் விரும்பப்பட்டவை, அரிசி வியாபாரமும் சில்லறை வியாபாரமுமாகும். புது முயற்சிகளின் பயனாக உள்நாட்டிற் பிறந்த எல்லாச் சீனர்களும், அதாவது வியட்நாமிலேயே பிறந்த 500,000 சீனர்களும் வியாபாரத்தை எந்தவிதத் தடைகளுமின்றிச் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டனர். ஆனால், எஞ்சியுள்ள சீனாவிலிருந்து வந்த 300,000 சீனர்கள் அவ்வுரிமை கிட்டவில்லையெனினும், ஏதாவதொரு முறையில் அவர்கள் அவ் வியாபாரங்களைச் செய்ய வசதி ஏற்படுத்திக்கொள்ளுவர் என்பது திண்ணம். சீனர்களுக்குப் பிரஜா

உரிமையின் பெரும் பயன்களேயும் உயர்ந்த அந்தஸ்தையும் தந்து சிறப்பிணே நல்கிய 1930-ல் ஏற்பட்ட நான்கிங் உடன்படிக்கை நீக்கப் பட்டது. புதுக் கொள்கையானது உள்நாட்டுச் சீனர்களின் விஷயத்தில் தென்கிழக்கு ஆசியா காட்டும் போக்குகளில் ஒரு திருப்புமையமாகக் குறிப்பிடப்பட்டது. பொருளாதார மேன்மைக்காகவே தாய்நாட்டி னின்றும் வெளியேறி அன்னிய நாடுகளில் குடிபுகுந்த சீனர்களோ அல்லது அவர்கள் வழிவந்தோரோ பிராஜா உரிமை பறிக்கப்பட்டதைப் பற்றி அவ்வளவாகக் கவலேப்படமட்டார்கள் என்பது உறுதி.

1957-வரை தெற்கு வியட்நாமின் முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் உருவாக்கப்படவில்லே. அதன் மீதெழுந்த கருத்து வேற்றுமையின் காரணமாக, அத் திட்டத்தைப் பிரசுரம் செய்வது காலவரையறையின்றி ஒத்திப்போடப்பட்டது. எவ்வாருயினும், 1954 முதல் நிர்மாணிக்கப் பட்டு வரும் திட்டங்கள் யாவையும் தன்னுள் இணைத்துக்கொண்ட அத் திட்டம் பொதுவாக விவசாயத்திற்கு முதன்மையைக் கொடுப்பதிலும் சிறப்பாக, கைவிடப்பட்ட நிலங்களே மீட்டு, விளேச்சல் தரும் ஏக்கர்களே விரிவுபடுத்தலிலும் புதிதான விவசாயத்திற்குரிய பரப்புகளே ஏற்படுத்து தலிலும் உள்ள அரசாங்கம் கொண்ட கருத்தைத் தெளிவாக உணர்த் திற்று. சுரங்க வேலேயையும் பொருள்களேத் தயாரித்தலேயும் புறக் கணிக்கவில்லேயென்ருலும், முக்கியமான நோக்கம் அரிசி, ரப்பர், மற்ற விவசாயப் பொருள்கள் ஆகியவற்றை அந்நியச் செலாவணியில் பெரும் பொருள் ஈட்டித்தரும் பொருள்களாக நம்பியிருப்பதேயாகும்.

நான்கு பெரிய விவசாய வளர்ச்சிக்கான திட்டங்கள் செய்யப் பட்டன. முதலாவது கைஸன் (caisan) என்பது (மேற்குக் கழிமுகப் பிரதேசத்தில்); இரண்டாவது கெமன் (caman) (தெற்குக் கழிமுகப் பிரதேசத்தில்); மூன்ருவது ஜோன்ஸ் சமநிலத் திட்டம் (மத்திய கழி முகப் பிரதேசத்தின் வடபகுதி); நான்காவது உயர்ந்த பீடபூமிகள் (high plateaus) எனப்படுவது. முதல் மூன்றும் வடக்கிலிருந்து வந்த அகதிகளே மீண்டும் குடியமர்த்துவதற்கான தேவையில் தோன்றியன. ஆனுல், உயர்ந்த பீடபூமிகளில் குடியேறியவர்கள் பெரும்பாலும் மக்கள் தொகை மிகுதியான அன்னும் கடற்கரைத் தாழ்நிலங்களினின்றும் வந்தவர்களாவர். முடிவாக 1200 முதல் 3000 அடிவரை உயரத்தி லிருக்கும் இந்த மோய் மக்கள் வாழும் நாட்டுப்புறப் பகுதிகளில் 150,000 வியட்நாமியர்களேக் குடிவைக்க நம்பிக்கை தெரிவிக்கப்பட்டது. இவ்வெண்ணிக்கையில் மூன்றில் ஒரு பகுதியினர் ஏற்கெனவே, இப் பிரதேசத்தின் சில பகுதிகளில் குடியேறியிருந்தனர். ஏற்கெனவே, குடியேறியவர்களால் அல்லது முதன்முதலில் வந்தவர்களால் முன்ன தாகவே சரி செய்யப்பட்ட பரப்புகளில் ஒரு பகுதியில் 10 ஏக்கர் நிலங்கள் ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் அளிக்கப்பட்டது. முதல்

அறுவடை வரை, அக் குடும்பங்களின் தேவைகளை—பணப் பொருள் உதவிகளை—அரசாங்கமே அளித்தது.

இந்தத் திட்டமானது, தாழ்நிலங்களில் மக்களின் நெருக்கத்தை அகற்றுவதோடு, முடிவாக, நாட்டின் விவசாயத்தில் தேயிலை, காப்பி, ரப்பர், பழ வகைகள் ஆகிய நானுவிதமானவற்றை விரிவுபடுத்தும் வாயிலாகத் தன் பங்கைத் தரும். இதனுடைய முக்கியமான நோக்க மாவது வடக்கிலிருந்துவரும் கம்யூனிஸ்ட் ஊடுருவல்காரர்களுக்குத் தற்போது வெளிப்படையான வழியாக இருக்கும் மக்கள் நெருக்கமற்ற 'மோய்' நிலங்களுள் தென் வியட்நாம் அரசை ஆதரிக்கும் குடியேற் றத்தின் மையத்தை அமைப்பதேயாகும். இந்தத் கொள்கையின் தொடர்பாகத்தான், அமெரிக்க உதவியுடன் இப் பகுதிகளின் இருதயம் போன்ற மாவட்டங்களில் நெடுஞ்சாலைகள் அமைக்கப்படுகின்றன. இக் கொள்கையினுல், உண்மையான ஆபத்து இருக்கிறது. அதாவது, இந்தப் பழமையான மோய் பிரதேசங்களுக்குள் தென் வியட்நாமியர்கள் பெரும் எண்ணிக்கையில் உட்புகுவார்களானுல் அதுவே மோய் ஆதிவாசிகளுக்கு வெறுப்பினை ஏற்படுத்தி, இந்தத் திட்டம் ஏற்படுவதற் கான முக்கியமான கருத்தைப் பாழ்படுத்திவரும் என்பதேயாகும்.

மூன்று தாழ்நிலத் திட்டங்களும், மிகச் சிறந்த முறையில் பெரு மளவில் அரிசி உற்பத்தியையே நோக்கமாகக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் மிகவும் முன்னேற்றத்தின் முன்னணியில் இருப்பது கெய்சன் ஆகும். இங்கு மூன்று வருடத்திற்குள் 400,000 ஏக்கர் விளைநிலங்களை மீண்டும் வேளாண்மைக்குக் கொண்டுவரவும் 100,000 அகதிகளை மீட்டும் குடியமைப்பதற்காகவும், வருடத்திற்கு 150,000 டன்கள் நெல் உற்பத்தி செய்வதற்காகவும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. இப் பகுதியின் மொத்த நெல் உற்பத்தியில் மூன்றில் இருபங்கு அவ்விடத்துத் தேவை களுக்கு மேலான உபரியாக இருக்கும். 1956 முடிவதற்குள் 14 பெரிய நீர்வடியும் கால்வாய்கள், ஒவ்வொன்றும் 6 முதல் 9 மைல்கள் நீளமுள்ள தாய் அமைக்கப்பட்டன. டிராக்டர்களைக்கொண்டு உழுவது, பரவ லான முறையில் விதை விதைப்பதுபோன்ற முறைகள் கொள்ளப் பட்டன. முதல் 75,000 ஏக்கர்களைத் தயார் செய்வதற்குத் தேவையான பண உதவியையும் டிராக்டர்களையும் அமெரிக்கா கொடுத்துதவியது.

நிலச் சீர்திருத்தத்தில் தெற்கு.வியட்நாம் வடக்குப் பகுதியிலிருப் பதைக்காட்டிலும் முற்றிலும் வேறுபட்ட பிரச்சினைகளைக் கொண்டிருக் கிறது. மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தில்மட்டும் ஐந்தில் மூன்று பங்கு அரிசி விளைநிலங்களை விவசாயிகளல்லாதார் சொந்தமாக்கிக் கொண்டி ருக்கின்றனர். இந்த நிலையைச் சமாளிக்க அரசாங்கம் நான்கு நிலையுள்ள ஒரு திட்டத்தைக் கண்டுபிடித்துள்ளது.

(1) வருடத்தின் அரிசி விளைச்சலில் 15 முதல் 25% விழுக்காடு குத்தகைக்காக செலுத்தப்பட வேண்டும்; (2) 6% வட்டிக்குக் கடன் அளித்தல்; (3) அரசாங்க நிலங்களான 500,000 ஏக்கர்களை உழவர்களுக்குக் பிரித்துக் கொடுத்தல்; (4) தனிப்பட்ட நில உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதித்த 247 ஏக்கருக்கு மேலுள்ள அரிசி நிலத்தை அரசாங்கம் கட்டாயம் வாங்கவேண்டும் என்பதும் அதனை மீண்டும் உழவர்களுக்கு விற்பதும் ஆகும். எவ்வாருயினும் முதலிரண்டு நிலைகளைச் செயற்படுத்துவதில் சுமாரான முன்னேற்றம் பெறப்பட்டதென்ருலும் பன்னிரு நிலங்களை அமல்படுத்துவதில் முன்னேற்றம் காணப்படுகிறது.

இதற்கிடையில் அரிசியின் மொத்த உற்பத்தி 1954-ல் 3 மிலியன் டன்களிலும் 1960-ல் 5 மிலியன் டன்களாக உயர்ந்தது. ஏற்றுமதியாவதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கும் 350,000 டன்கள் போருக்கு முன்னிருந்த ஏற்றுமதியில் மூன்றில் ஒரு பங்காகவே இருந்தது. ரப்பர் ஏற்றுமதி 76,611 டன்களாக உயர்ந்தது. இது போருக்கு முன்னிருந்த மொத்த உற்பத்தியைக்காட்டிலும் மேலும், முன்புபோலவே பிரான்ஸுக்கு ஏற்றுமதியாகியது. தேயிலை, புகையிலைத் தொழில்கள் மீண்டும் தொடங்கப்பட்டிருக்கின்றன. பட்டு, பருத்தி நூல்களின் உற்பத்திப் பெருக்கம் உயர்ந்த அளவில் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

நூல்களைப் பொறுத்தவரை, தற்போதைய திட்டங்கள் சிறு அளவிலேயே உள்ளன. 10,600 கதிர்க் கம்பிகளுடன் ஆண்டிற்கு 1000 டன்கள் பருத்தியுடன் மேற்படி நூல் நூற்கும் ஆலை ஒன்று அண்மையில் திறக்கப்பட்டது. ஹீப் ஹிவாவிலுள்ள (Hiep Hoa) சர்க்கரை ஆலை நவீன முறையில் அமைக்கப்பட்டதுடன் அதைப்போன்ற பிறிதொன்று தீய் ஹிவாவில் (Tay hoa) அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. டிரானில் (dran) காகிதத் தொழிற்சாலையையும் சைகோனின் எஃகு தொழிற்சாலையும் அமைக்கத் திட்டங்கள் உள்ளன. டலட் அருகே டான்ஹீம் ஆற்றின் மீது எடுப்பான முறையில் கட்டப்படுவதாகக் கருதப்படும் நீர்மின் விசை நிலையம் கட்டிமுடிக்கப்படவேண்டும். முடிவாக அது ஆண்டிற்கு 2716 மிலியன் கிலோ வாட் மின்விசை உற்பத்தி செய்யும். சுரங்கவேலை சிறிதே முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ளது. நாங்சோனிலுள்ள (nongson) முக்கியமான நிலக்கரி வயல் 1960-ல் 27,000 டன்கள் நிலக்கரியையே தந்தது.

மேற்கூறியவைகளிலிருந்து தென் வியட்நாம், வட வியட்நாமை விடத் தொழில் வள முன்னேற்றங்களில் தாழ்ந்தே இருக்கிறது. என்ருலும், தென் வியட்நாம் விவசாயிகள் வடக்கிலுள்ள அவர்களின் இனத்தார் மீது சுமத்தப்பட்ட நெருக்கடியினைப்போன்ற நெருக்கடிக்கு

ஆளாக்கப்படவில்லை. மேலும் தெற்கில், வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்ததாக இருக்கிறது.

பொருளாதாரப் போர்க்களத்தே தெற்கிற்கும் வடக்கிற்கும் இன்னமும் சோதனை நடந்துவருகிறது. தெற்கைப் பொறுத்தவரை உற்பத்தித் திறனைப் பெருக்கும் முயற்சிகளில் பெரு வெற்றி கண்டாலொழிய, வட வியட்நாமுடன் போட்டியிடுவது சாத்தியமாகாது.

(இ) கம்போடியாவும் லாவோஸும்

இரண்டு வியட்நாம்களுடன் ஒடுப்பிடுங்கால் சோணம் (buffer) போன்ற நாடுகளான கம்போடியாவும் லாவோஸும் பொருளாதாரத்திலும் அரசியலிலும் பின்தங்கிய பகுதிகளாகவே உள்ளன.

1940 முதல் கம்போடியாவின் மிகச் சிறந்த ஜீவனத்திற்கான விவசாயப் பொருளாதாரம் வியட்நாம் நிலங்கள் அடைந்த சிக்கல்களைப் போலக் கடுமையான மாற்றங்களினால் பாதிக்கப்படவில்லை. தற்போதைய அரிசி உற்பத்தி 1,500,000 டன்கள் போருக்கு முன்னிருந்த அளவைக்காட்டிலும் பெருகியது. 300,000 டன்கள் ஏற்றுமதிக்காக அனுமதிக்கப்படுகிறது. ரப்பர் உற்பத்தியும் 1938-ல் 17,000 டன்களாக இருந்தது, 1960-ல் 36,000 டன்களாக உயர்ந்தது. இவ்விரு பொருள்களினால் பெறும் ஊதியம், தினை, மீன்கள் ஏற்றுமதியில் சமீபத்தில் ஏற்பட்ட வீழ்ச்சிக்கு ஈடாகக் கொள்ளலாம்.

மக்கள்தொகையில் விரைவான பெருக்கத்தால் மொத்த எண்ணிக்கை 4,740,000 ஆக இருந்தாலும், சராசரி நெருக்கம் 1958-ல் சதுரமைல் ஒன்றிற்கு 70 ஆக இருந்தது. கலப்பையின் கொழு முனையின்கீழ் கம்போடியாவின் மொத்த நிலத்தில் 10% விழுக்காடே வேளாண்மைக்குப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. மேலும், மேற்கூறிய 40% நிலங்கள் வேளாண்மைக்கு உகந்தனவாக உள்ளன. பரந்து விரிந்து காணப்படும் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப்படாத திறந்த வெளிகள் அயல்நாட்டவர்களின் கவனத்தை ஈர்க்கும் வாய்ப்பைப் பெற்றிருப்பதால், இது ஒரு கடுமையான பிரச்சினையாகிறது. கம்போடியா ஆட்சியாளர்கள் இப் பிரச்சினையோடு போராடவேண்டியுள்ளது. 1956–61 காலத்தில் கம்போடியா நாட்டில் 50,000 ஜப்பானியர்கள் குடிபெயர அனுமதிக்கும் ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடப்பட்டது. அன்னமைட் மக்களை குடியேற்றுவதைக் காட்டிலும் ஜப்பானியர்களைக் குடியேற அனுமதிப்பது கம்போடியாவின் அரசியலைக் குறைந்த அளவிலேயே பாதிக்கும் என்று கருதப்பட்டது. ஏனென்றால், பிரெஞ்சு ஆட்சியின்போது அன்னமைட்டுகள் தொடர்ந்து அனுமதியின்றி ஆக்கிரமித்து, நாட்டின் பகுதிகளைத் தம் வசமாக்கிக் கொண்டதைக் கம்போடியர்கள் இன்றும் மறக்கவில்லை.

மேலும், தெற்கு வியட்நாம் அரசாங்கம் வடக்கு அகதிகளுக்கான நிலங்களைக் கேட்கக்கூடும் என்று பலர் பயப்பட்டார்கள்.

நாட்டினுடைய மிக்க மக்கள்தொகையைப் பெற்ற தென்கிழக்குப் பகுதி தென் வியட்நாமிலுள்ள சைகோனையே நம்பியிராமல் அதற்குப் பதிலாகத் தனக்கென்று கடனுக்குச் செல்வதற்கான வாயிலைப் பெறுவதற்காக கோம்பாங்சோமுக் (Kompong-som) அருகில் ஷினுய்க் வில்லி (Shionoik villi) என்னுமிடத்தில் ஒரு புதிய துறைமுகத்தைக் கட்டவேண்டும் என்ற தீர்மானத்திற்கு முக்கிய காரணமாயிருந்தது. நாம்பென் னுடன் நவீன நெடுஞ்சாலையால் இப்புதுத் துறைமுகம் இணைக்கப்பட்டது. இப் புதுத் துறைமுகமானது கடல் கப்பற் போக்குவரவிற்கு 1956-ல் திறந்துவிடப்பட்டது. 1956-ல் கம்போடியா அரசியல், பொருளாதாரரீதியில் தாய்லாந்துடன் தொடர்பு கொள்ள ஆரம்பித்தது. மிகச் சமீப காலத்தில் தாய்லாந்துடனும் தெற்கு வியட்நாமுடனும் கொண்ட உறவுகள் முறிந்து வருகின்றன. இது எல்லைத் தகராறுகள் என்ற உருவில் வெளிப்பட்டாலும், இதற்கு அடிப்படைக் காரணம் மொத்தமாக அயல்நாட்டுக் கொள்கையில் காணும் வேறுபாடுகளேயாகும். தாய்லாந்தும் தெற்கு வியட்நாமும், மேற்கு நாடுகளால் ஏற்படுத்தப்பட்ட சியாடோ கூட்டணியில் அங்கம் வகிக்கின்றன. கம்போடியா தனக்குப் பாதுகாப்பைத் தரும் சியாடோ கூட்டணியில் சேராமல் 1956 முதல் இந்தியாவைப்போன்று நடுநிலைமைக் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. 1958-ல் பீகிங் அரசாங்கத்தை அங்கீகரித்தது. இதற்கிடையே கணிசமான அளவிற்கு பிரான்ஸ் நாடுகளிலிருந்து உதவி செய்வதற்கான வாக்குறுதிகளைப் பெற்றிருந்ததாலும் கம்போடியர்கள் கூட்டுச்சேராக் கொள்கையைக் காரணங்காட்டி கம்யூனிஸ்ட் சீனுவின் உதவியையும் ஒப்புக்கொண்டார்கள். இந்த நிலை, அமெரிக்காவைத் திருப்திபடுத்தவில்லை. கொள்கை எவ்வாறிருப்பினும் கம்போடியா, வெளிப்புறச் சக்திகளுக்கு எதிராகத் தன்னுடைய ஒற்றுமையை நிலைநிறுத்தத் தேவையான வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு அயல்நாட்டு உதவி தேவை என்பதை மறுத்துக்கூற முடியாது. துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டம் தவிர, விவசாய அபிவிருத்தி, மருத்துவம், கல்வி ஆகிய துறைகளை விரிவுபடுத்துதல், தன்னிடத்துள்ள முக்கியமான கச்சாப் பொருள்களை முறைப்படுத்த, தொழிற்சாலைகளை நிர்மாணித்தல் ஆகியவற்றிற்கும் கம்போடியாவின் திட்டங்கள் இடமளிக்கின்றன.

இதுகாறும் தொழிற்சாலைகள் யாவும் சீனர்களாலும் வியட்நாமியர்களாலும் நடத்தப்பட்டுவந்தன. சில்லறை வியாபாரத்திலும் இவர்களே ஆதிக்கம் செலுத்தினர். சீனர்கள், வியட்நாமியர்கள் ஆகியோரின் எண்ணிக்கை முறையே 250,000, 350,000 ஆகும்.

பொருளாதாரத் துறைகளில் சீனர்களின் ஆதிக்கத்தைக் கட்டுப் படுத்துவதற்காகப் பல வழிகள் கையாளப்பட்டன. கம்போடியர் களுக்குச் சமமாக பிரஜா உரிமைகள் அளிக்கப்படவில்லை. வேலை வாய்ப்புகள் அளிக்கும் பல்வேறு துறைகளில் சீனர்கள் நுழைய இடம் தரப்படவில்லை.

லாவோஸிலும் இம் முறைகள் கையாளப்பட்டன. புவியியல் கூறுபாடுகளினால் அண்டைப் பகுதிகளிலிருந்து தனித்து நிற்கும் (Isolated) தன்மையை லாவோஸ் பெற்றிருப்பதனால் தொழில் மயமாக்குதல் என்பது, லாவோஸ் மக்கள் வாழ்வில் புதுமையைப் புகுத்தியது.

இங்கிலாந்தைக்காட்டிலும் இரு மடங்கு பெரிய பரப்பான அங்கு 1000 மைல்களுக்கே மோட்டார் பாதை இருக்கிறது. பெரிய தொழிற்சாலைகள் இங்கு இல்லை. மொத்த மின்விசை உற்பத்தி, ஆண்டிற்கு 8 மிலியன் K. W. ஆகும். தற்போதைய மக்கள் தொகை 15,00,000-லிருந்து 3,500,000 இருக்கக்கூடும். ஆனால், சமீபத்தில் ஏற்பட்ட மக்கள்தொகையின் அதிகரிப்பு மிக விரைவாக ஏற்பட்டதால் 1956-ல் மொத்த அரிசி உற்பத்தி 550,000 டன்களாகும். இருந்தும் உள்நாட்டுத் தேவையை நிரப்ப 26,000 டன்கள் அரிசி இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. கிடைக்கக்கூடிய ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் மிகக் குறைந்த அளவிலேயே உள்ளன. புகையிலை, காப்பி, சிறிது மரக்கட்டைகள், பென்ஜாயின், அரக்கு, தகரம் முதலியன ஏற்றுமதிப் பொருள்களாகும்.

லாவோஸ், கணிசமான அளவிற்கு வெளிநாடுகளிலிருந்து உதவியைப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது; குறிப்பாக, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிடத்திலிருந்து உதவியைப் பெறுகிறது. இந்த உதவித் தொகைகள், இராணுவம், ஊர்க் காவற்படை (Police) ஆகியவற்றிற் காகச் செலவிடப்படினும், அத் தொகைகள் மேலும் 90% பங்கு இறக்குமதிக்கான செலவிற்கும், பல்வகைப்பட்ட முன்னேற்றச் செயல்களுக்குச் சிறப்பாக நாட்டின் அகத்திலும் புறத்திலுமுள்ள போக்குவரத்திற்காகவும் செலவிடப்படுகின்றன. லாவோஸ் டூர்னே (Tourane) என்ற துறைமுகத்தை வழியாகப் பயன்படுத்த, தெற்கு வியட்நாமுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளப்பட்டது. வெளிநாடு களுடனுள்ள முக்கியமான இணைப்பு, இனி அன்னமைட் நாடுகளின் வழியாக இல்லாமல், அதற்குப் பதிலாக பாங்காக், நோங்காய் (Nongkhai) ரெயில் பாதை ஆகியவற்றின் வழியாகக் கொள்ளும்.

அரசியல்வகையில் லாவோஸ் ஒன்றுபட்டதல்ல. நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், புவியியல் ரீதியில் முக்கியமாக விளங்கும் பகுதி

மேல் மேகாங் பள்ளத்தாக்காகும். இதில் லாவோஸ் மக்களில் பெரும் பாலோர், பலவகைப்பட்ட மலைவாழ் மக்களுடன் வாழ்ந்து வருகின் றனர். இதனுடைய பொதுவான அமைமுறையும், பள்ளத்தாக்கில் வாழ்பவர்கள் மேட்டுநிலங்களில் உள்ளவர்கள்மீது தொன்றுதொட்டுக் கொண்டிருக்கும் வெறுப்பும் ஆகியவை, பர்மாவிலும் தென்கிழக்கு ஆசியாவில் ஆற்றுப்பாங்கான இடத்திலமைந்த மற்ற இராச்சியங் களிலும் உள்ள சூழ்நிலையை நினைவுபடுத்துகின்றன. வேறுபாடுகள் இருப்பினும், அதில் முக்கியமானது லாவோசிலுள்ள மலைவாழ் மக்கள், மக்கள்தொகையில் பாதிக்குமேலுள்ள எண்ணிக்கையினராக உள்ளனர் என்பதே. லாவோஸ் மிகப் பெரிய தாய்லாந்து இனத்தின் ஒரு கிளை யானதால் இவர்களை உண்மையான தேசிய இனமாகக் கருதுதற்கில்லை. உண்மையில் லாவோஸ் பிரதேசங்களுக்குள் வரலாறு கண்ட பல பகைமைப் போட்டிகள் வேரூன்றிக் கிடக்கின்றன.

1899-க்கு முன்பு லாவோஸ் பல குறுநில மன்னர்களைக் கொண் டிருந்தது. இம் மன்னர்களுள் வியன்டைன் பகுதியில் ஆண்டவர் களுக்கும் லுவாங்-பிரபாங் (Luang-Prabong) பகுதியில் ஆண்டவர் களுக்கும் தொன்றுதொட்டே பகைமை இருந்துவந்தது. பிரெஞ்சு நிர்வாக அதிகாரிகள் லுவாங்-பிரபாங்கை நிர்வாகத் தலையிடமாகத் தேர்ந்தெடுத்தபொழுது இப் பகைமை மிக்க தீவிரமடைந்தது. இன்றைய லாவோசில் லுவாங்-பிரபாங் இராச்சியத் தலைநகராகவும் வியன்டைன் நிர்வாகத் தலைநகராகவும் அமைந்ததற்கும் இப் பிராந்திய பூசல்களே காரணமாயின. ஜெனீவா உடன்படிக்கையின்படி கம்யூனிஸ அநுதாபிகளான பதேத் லாவோவைத் தலைவராகக் கொண்ட கட்சி வட லாவோசிலேயே தங்கள் அரசியல் நடவடிக்கைகளை வைத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டபோது இந்தத் தொன்மை வாய்ந்த பிரர்ந்தியப் பூசல் புதிய உருவில் தலைநீட்டியது. அதாவது வட லாவோஸ், கம்யூனிஸ்ட் அனுதாபிகளின் ஆதிக்கத்தின் கீழும், தென் லாவோஸ் மேனுடுகளுடன் நேசம் கொண்ட கட்சியின் அதிகாரத்தின் கீழும் வந்தன. எல்லோருக்கும் பொதுவான உடன் படிக்கையின் கீழ் 1958-ல் ஒரு பொதுத் தேர்தல் நடந்த லாவோஸ் ஒன்றுபட்ட நாடாக மறுபிறப்பு எடுத்தது. லாவோஸ் மேற்கு நாடு களுடன் கொண்ட நேசமும் வளர்ந்தது. ஆயினும் 1960-ல் கூட்டுச் சேராக் கொள்கையினரால் நடத்தப்பட்ட புரட்சி நாட்டை மீண்டும் துண்டாடிவிடுமோ என்ற பயம் எழுந்தது. சிக்கல்கள் நிறைந்த அரசியல் சூழ்நிலையில் 1962-ல் ஜெனிவாவில் கூடிய வல்லரசுகள்— இங்கிலாந்து, அமெரிக்கா, பிரான்ஸ், சோவியத் நாடு, சீனு— லாவோசின் நடுநிலைக் கொள்கையை ஆதரிக்க ஒப்புக் கொண்டன. இவ்வாறு சியாடோ கூட்டணியில் சேராமலும், கம்யூனிஸ்டுகளின் ஆக்கிரமிப்புக்கு ஆளாகாமலும் லாவோஸ் காப்பாற்றப்பட்டது.

பக்கத்திலுள்ள சேனைம்போன்ற நாடாகிய கம்போடியாவில், கட்டுப்பாடான நடுநிலைக் கொள்கை பின்பற்றப்பட்டது. இக் கொள்கை தாய்லாந்து, தெற்கு வியட்நாம் ஆகிய மேற்கு நாடுகளின் நண்பர்களால் இழக்கப்பட்டது. இந் நாடுகள் கம்போடியாவை இந்தோ சைனு பிராந்தியத்திலேயே அரசியல் வன்மை இழந்த ஒரு பகுதியாக மதித்தன. கம்போடியாவோ, தாய்லாந்து, தென் வியட்நாம் நாடுகளில் இராணுவப் படைப் பெருக்கத்தைக் கண்டு, மீண்டும் இந் நாடுகள் கம்போடியாவை ஆக்கிரமித்துக்கொள்ளுமோ எனக் கவலைப்பட்டது.

இந்தத் தகராறுகள் சரியான அடிப்படைக் காரணங்களைக் கொண்டிருந்தனவா என்பது ஒருபுறமிருக்க, தகராறின் பயனுனது இப் பிரதேசத்தின் கூட்டுப் பாதுகாப்பைப் பலவீனப்படுத்தியது. மேகாங் நதி இயற்கையிலேயே போக்குவரத்துக்கு உபயோகப்படாமல் பல தடைகளைக் கொண்டிருந்ததே அரசியல் பிரிவினைகளுக்கும் லாவோஸ், வட கிழக்குத் தாய்லாந்து, கம்போடியா, தெற்கு வியட்நாம் ஆகிய நாடுகள் அரசியல் தந்திரங்களை எதிர்த்து முறியடிக்க முடியாத வலிமையற்ற பிரதேசங்களாக இருப்பதற்கும் காரணம். சமீபத்தில் இந்த நான்கு நாடுகளும் ஒருங்கு சேர்ந்து, மேகாங்கின் நடுப்பகுதி, கீழ்ப்பகுதி ஆகியவற்றைப் போக்குவரத்திற்காக அபிவிருத்தி செய்ய 20 ஆண்டுத் திட்டமொன்றைச் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கின்றன. இதற்கான கருத்துகள், செயல்வகைகள் ஆகியவை தற்போது ஓர் ஐக்கிய நாடுகளின் குழு ஒன்றில் ஆராய்ச்சி செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

இந்தத் திட்டமானது பொருளாதார ரீதியில் பயன்தரும் என்பதை நிரூபிக்க முடியுமானுல், அதைச் செயற்படுத்த முயற்சி செய்யப்படும் என்று நம்பலாம். இந்தப் பெரிய நீர்வழியை—முன்பு சைனுவிற்குச் செல்லும் எளிதான வழியாகும் என்று தவறுதலாக நினைத்துக் கொண்டிருந்த இவ் வழியை – அபிவிருத்தி செய்தால், அது இப்போது, மாறுபட்ட முறையில் சீனர்களின் ஊடுருவல் ஆபத்தை அதிகரிக்கக் கூடும் என்று வாதாடலாம். ஆனுல், இந்த நீர்வழியை யொட்டியுள்ள நாடுகளின் பொருளாதார வளர்ச்சியினுலும் பரஸ்பரக் கூட்டுறவினுலும் விளையக்கூடும் நன்மைகளையும் முக்கியமாக மற்ருேர் புறத்தே கவனிக்கவேண்டும்.

குறுகிய கால நோக்குடன் பார்க்குங்கால், சுதந்திர இந்தோ சைனு நாடுகளை சீனு ஆக்கிரமித்துக்கொள்ளும் என்ற வாதத்திற்கு அடிப்படை இல்லை எனினும், நீண்ட காலத்தில்–வருங்காலத்தில்–சீனு ஊடுருவல்கள் அதிகரித்த வீதத்துடன் நடைபெறும் என்பதில் ஐயமில்லை. தென்கிழக்கு ஆசியாவிற்கு உதவிபுரிய முன்வந்த மேனுடுகள், தென் கிழக்கு ஆசியாவை நோக்கி இருக்கும் முக்கிய ஆபத்து கம்யூனிஸ்ட்

ஊடுருவல்காரர்கள், அவர்களுக்குத் துணை செய்யும் உள்நாட்டு நாச காரிகள் ஆகியவர்களாலேயே ஏற்படக்கூடும் என்று எண்ணுகின்றன. ஆனால், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள தேசியத் தலைவர்களோ, உள் நாட்டில் கம்யூனிச சித்தாந்தம் வேரூன்றுவதைப்பற்றிக் கவலைப்படு வதைவிட, தங்களுடைய நாடுகள் கம்யூனிஸ்ட் சீனவால் ஆக்கிர மிக்கப்பட்டு, அடிமை நாடுகளாக மாறிவிடுமோ என்பதைப்பற்றியே அதிகக் கவலை கொண்டுள்ளனர்.

இதன் தொடர்பாக, இந்தோ சைனுவில் போருக்குப் பிறகு ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சிகள் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பிற்காலத்தைப்பற்றிய சிந்தனை களை எழுப்பி உள்ளன. அரசியல் நெருக்கடிகளை முக்கியமாகக்கொண்டு தீர்மானிக்கப்பட்டதென்ருலும், ஜெனிவாவில், மீண்டும் வரையப்பட்ட இந்தோ சைனுவின் தேசப்படம், கி. மு. 1000-ல் இருந்த இந்தோ சைனு வின் அரசியல் புவியியல் படத்தையே நினைவுபடுத்துகிறது. அக் காலத்தில் வட வியட்நாம் முழுமையும் அக் கால சீன சாம்ராச்சியத்தின் ஓர் உறுப்பாகவே இருந்தது. 1954-ல் ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் கம்போடியா, இந்திய கலாசார மண்டலத்தில் அமைந்த ஒரு பகுதியே என்று தாம் மதிப்பாகக் கூறினர். கம்போடியா பின்பற்றிய நடு நிலைக் கொள்கை மேற்கூறிய சித்தாந்தத்தை உறுதிப்படுத்துவதாக அமைந்துள்ளது.

வரலாற்று முறையிலோ அல்லது புவியியல் ரீதியிலோ தோற்று விக்கப்பெற்ற, வெளிப்படையாகக் குறிக்கப்படாத கலாசார மண்டலக் கொள்கை, தென்கிழக்கு ஆசியாவில் நிலையான அரசியல் பிரிவுகளை அமைக்கப் பயன்படுமா என்பதைக் காலமே தீர்மானிக்கவேண்டும். ஆனால், தெற்கு வியட்நாமின் நிலை, கலாசாரரீதியில் சம நிலையில் ஒரு நூதனமான அம்சத்தை எடுத்துக்காட்டுகிறது. கி. மு. 1000-ல் சீன சாம்ராச்சியத்தின் தெற்கு எல்லையானது, தற்போதைய வடக்கு, தெற்கு வியட்நாம்களைப் பிரிக்கும் எல்லைக்கு அருகிலேயே இருந்தது. இதற்குத் தெற்கிலிருந்த இந்திய மயமாக்கப்பட்ட நாடுகளின் எல்லையானது, சீன விடமிருந்து வியட்நாம் (அக் காலத்து அன்னமைட் இராச்சியங்கள்) 1939-ல் விடுதலை பெற்ற பின்னர், அன்னமைட் மக்களால் மேற்குத் திக்கில் ஒதுக்கப்பட்டது. வியட்நாமினரின் முக்கியமான தேசிய உணர்ச்சியின் மையமானது தெற்கைக்காட்டிலும் வட அன்னமைட் பகுதிகளிலேயே வரலாற்றுக் காலங்களிலிருந்ததுபோல் இன்றும் இருக் கிறது.

வடக்குப் பகுதியில் நாட்டுப்புறங்களிலுள்ள கொடுமையான வறுமையானது, கம்யூனிஸத்தைத் தேசிய உணர்ச்சி என்ற உருவில் உலவ அனுமதித்துள்ளது. ஆனால், தெற்கில் இவ்வகையில் ஏற்பட்ட சூழ்நிலைகள் வேறுபட்டவையாகும்.

1960-ல் ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சிகள், வெளிநாடுகளின் துணைகொண்டு கம்யூனிஸ்டுகளை எதிர்க்கும் முயற்சிகள், வியட்நாம் நாடுகள் அனைத்தையும் கம்யூனிஸ்ட் ஆட்சியின் கீழ் ஒன்றுபடுத்தவேண்டும் என்ற வியட்காங்குகளின் தீர்மானத்தைத் தோற்கடிப்பதற்குப் போதுமானதாக இல்லை என்பதை உணர்த்தின. தென் வியட்நாமிலுள்ள வியட்காங் புரட்சியாளர்கள் அயல்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்களல்லர் என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இந் நிலையில் உள்நாட்டு மக்களை ஒருவர்மீது ஒருவர் ஏவவிடுதல் போன்ற, உள்நாட்டுக் கலவர நிலை தோன்றி உள்ளது.

தென் வியட்நாம் வட வியட்நாமுடன் ஒன்று சேர்ந்து, ஒரு புதிய கம்யூனிஸ சித்தாந்தத்தை கைப்பிடிக்கும். ஒன்றுபட்ட வியட்நாம் என்ற அரசியல் பகுதி தென்கிழக்கு ஆசியாவில் தோன்றக்கூடுமா என்பதைப்பற்றி இன்றைய சூழ்நிலைகளில் முடிவாகக் கூறமுடியாது. அதே சமயத்தில் வரலாறு கற்றுக் கொடுத்திருக்கும் பாடத்தையும் நாம் மறக்கமுடியாது. வரலாற்றுச் சம்பவங்களை மிகைப்படுத்தக் கூடாது என்றாலும், கீழ்க்கண்ட சம்பவம் கவனத்திற்குரியது. 1069-ல் மத்திய வியட்நாமிலுள்ள சம்பா இராச்சியத்தை வெற்றிகொண்டு சூறை ஆடிய பின்னர், அடுத்த 800 ஆண்டுகள் வரை—பிரெஞ்சு காலனி ஆதிக்கம் ஏற்படுத்தப்பட்டவரை—வட வியட்நாமியர்கள் இந்திய மயமாக்கப்பட்ட பகுதிகளைக் கைப்பற்றினர் ; பின்பு, பொருளாதார ஆக்கிரமிப்புமூலம் கம்போடியா, லாவோஸ் பகுதிகளிலும் தங்கள் அதிகாரத்தை நிலை நாட்ட முயன்றனர். மேற்கூறிய சம்பவங்களை, 1962-ல் கையெழுத்திடப்பட்ட இரண்டாவது ஜெனிவா உடன்படிக்கைகளுக்குப் பின்பும் தொடர்ந்து வளர்ந்து லாவோஸில் ஏற்பட்ட வியட்மின் ஊடுருவல்களைக் கவனிக்குங்கால், வியட்நாமிலும், லாவோஸ், கம்போடியாவிலும் கம்யூனிஸ்டுகள் தங்கள் ஆதிக்கத்தை எவ்வகையிலேனும் நிலைநாட்ட முயலுவர் என்பது உறுதியாகிறது.

மேகாங் கழிமுகப் பிரதேசத்தைச் சீர்திருத்தியமைப்பதற்கான 20 ஆண்டுத் திட்டம் ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்டது. இத் திட்டம் போக்குவரத்து வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதைமட்டும் தன் குறிக்கோளாகக் கொள்ளாமல், லாவோஸ், கம்போடியா, தென் வியட்நாம் ஆகிய பகுதிகளைப் புவியியல் பொருளாதாரரீதிகளில் எவ்வாறு ஒன்றோடொன்று இணைக்கப்பட்ட நாடுகளாக மாற்றியமைக்க முடியும் என்ற பிரச்சினையைத் தீர்க்க ஒரு நல்ல வழி கொடுத்திருக்கிறது. இத் திட்டம் வெற்றி பெறுவதைப்பொறுத்தே இந்தோசைனு நாடுகளின் தலைவிதி நிர்ணயிக்கப்படும்.

பகுதி – 2

பூமத்தியரேகை மண்டலத்திலுள்ள மலேசியா

[மலேயா தீபகற்பம்—சிங்கப்பூர்—மலேசிய போர்னியோ]

6. மலேசியா*

இயற்கைச் சூழ்நிலையும் வரலாற்றுப் புவியியலும்

(அ) மலேயா தீபகற்பத்தின் இயற்கை அமைப்பு

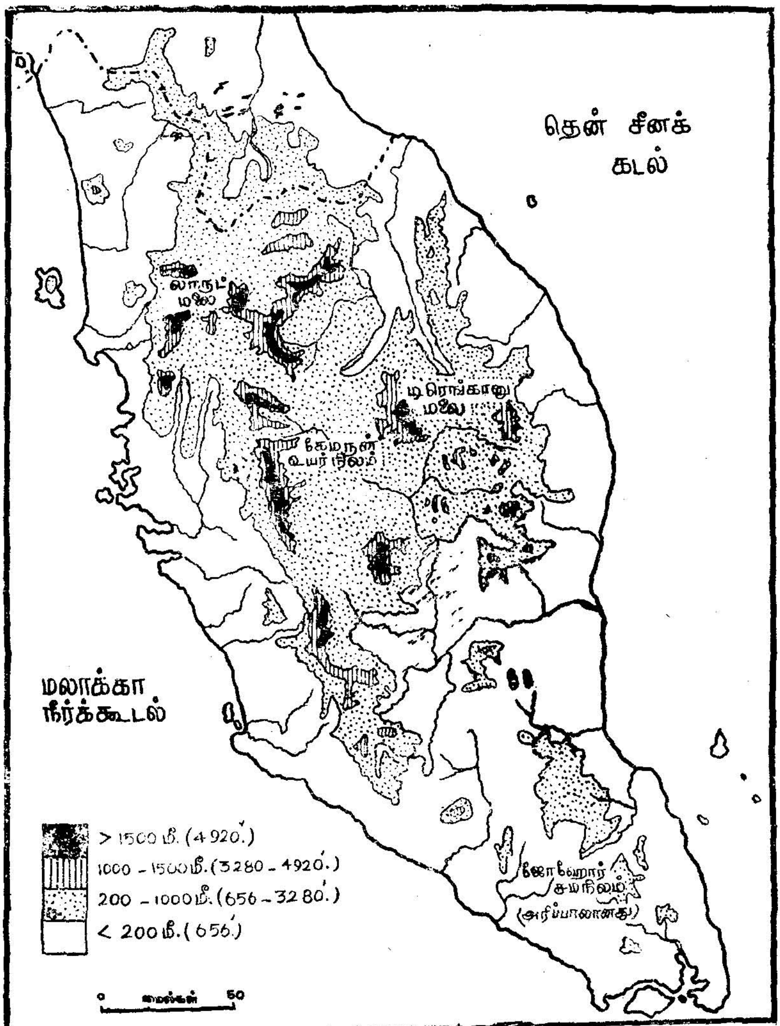
எந்த நிலையிலிருந்து பார்த்தாலும் மலேயா ஒரு விதிவிலக்கான நாடாகவே உள்ளது. புவியியல், இனப் பாகுபாட்டியல், கலாசாரம் ஆகிய முறைகளில் இந்தோனீசிய மண்டலத்துடன் இது நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளது என்றாலும், தன்னுடைய இயற்கைத் தீவுக் கூட்ட இயல்புடைய இந்தோனீசியாவிலிருந்து வேறுபட்டு யூரேஷிய கண்டத்தில் ஒரு பகுதியாகத் தென் கிழக்குக் கோடியிலுள்ளது. மேலும், வரலாற்றுத் தொடர்புகளால் சிறப்புற்ற பிரதேசத்தின் நடுவண் அமைந்திருக்கின்றதென்றாலும், மலேயாவைப்பற்றி 15ஆம் நூற்றாண்டிற்கு முன்வரை, ஒத்துப் பார்க்கும் அளவிற்குக் குறிப்பிடும் சிறப்புகள் ஒரு சிறிதே காணப்படுகின்றன. மலாய் மக்களின் பரபரப்பற்ற தன்மையும் குடியேறிய சீனர்களின் ஆரவாரமும் அமளியும் நிறைந்த தன்மையும், அண்மையில் வந்து குடியேறிய இந்தியர்களின் வாழ்வும் கலந்த ஒரு நூதனமான வாழ்க்கையைத் தற்காலத்து நவீன வாழ்க்கையாக மலேயா கொண்டிருக்கிறது. முடிவாக, எல்லாவற்றிற்

* இப் பகுதியிலுள்ள அத்தியாயங்களில் 'மலேயா' என்ற சொல் மலேயா தீபகற்பம் [அல்லது மலேயா ஃபெடரேஷன்], சிங்கப்பூர் தீவு ஆகிய இரு பகுதிகளையும் சேர்த்தே குறிக்கும்.

கும் முரணாகத் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் வேறு எந்தப் பகுதியிலும் இல்லாதவாறு மக்கள் தொகையில் மிகுதியான பகுதியை நகரங்களிலும், உயர்ந்த வாழ்க்கைத்தரத்தையும் கொண்ட மலேயா, இந்தப் பிரதேசத்தி லேயே சிங்கப்பூரை விதிவிலக்காகக் கொண்டால், இறுதியாகச் சுதந்திரம் பெற்ற நாடாக இருக்கிறது. சிங்கப்பூர் தீவு சிறிது காலம்வரை மலேசிய சமஷ்டியில் ஒரு பகுதியாக இருந்து, 1964-ல் சுதந்திர நாடாகத் தன்னைப் பிரகடனப்படுத்திக்கொண்டது. மலேயா செல்வம் கொழிக் கும் தீபகற்பமாகத் திகழ்வதற்கு இயற்கையமைப்பினால் ஏற்படும் உண்மையான நன்மைகளைமட்டும் காரணமாகச் சொல்ல முடியாது; ஏனெனில், அத்தகு நன்மைகள் இன்மை வெளிப்படையாயிருக்கிறது. நில அமைப்பில் மலேயா தீபகற்பம் சுமத்ரா, ஜாவாவைப் போலல்லா மல், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மிகப் பழைய நிலையான இருசாயிருந்த 'சுந்தா—நாட்'டின் ஒரு பகுதியே. பூமத்தியரேகை மண்டலத்தின் பொதுவாக ஏற்படும் அரிப்புடன் மலேயா பழமை வாய்ந்த நிலத்தின் ஒரு பகுதியென்பதைக் கவனித்தால் நிலத் தோற்றத்தின் முதிர்ச்சியும் மண்வகைகளில் நிலவிவரும் சத்தற்ற தன்மையும் எதிர்பார்க்கக்கூடிய புவியியல் கூறுபாடுகளே என்பது நன்கு விளங்கும்.

எஞ்சியுள்ள 'சுந்தா நாட்டிலிருப்பதுபோல் மலேயா தீபகற்பத்தின் நிலத் தோற்றம் மிஸஸோயிக் காலத்திய ஏறத்தாழத் தெற்கு–வடக்குப் போக்குகளைக்கொண்ட மடிப்புகளால் ஆதிக்கம் செய்யப்பட்டு விளங்கு கிறது. தீபகற்பத்தின் உட்பகுதியில் 4000 முதல் 7000 அடிவரை உயர மான பல சிகரங்கொண்ட ஏழு அல்லது எட்டு மலைத்தொடர்கள் ஒன்றுக் கொன்று இணையாக அமைந்துள்ளன. எல்லாத் தொடர்களும் அரிப்பால் அகன்ற நீட்சிகளாக வெளிப்படுத்தப்பட்ட கருங்கல்.இருசுகளைக் கொண் டிருக்கின்றன. சையாம் எல்லை முதற்கொண்டு நெக்ரி செம்பிலியன் (Negri Sembilan) வரை, எவ்விதத் தடையுமின்றி விரிந்தும், வடக்கில் லாருட் (Larut) மலைகளால் பலப்படுத்தப்பட்டும் இருக்கிற [படம் 27) மேற்கூறிய தொடர் வரிசையில் ஒன்றாகிய 'முக்கியத் தொடர்' (Main Range) மலேயாவின் இயற்கையாயமைந்த நிலத் தோற்றத்தில் மிக முக்கியமானதொரு தனித்த சிறப்பாகும். இந்த முக்கியத் தொடரின் மிக உயர்ந்த சிகரமான கெர்பவ் (Gunang Kerbaw) (7,159 அடி) மலேயாவின் மிகவுயர்ந்த சிகரமான குனங் தஹான் (Gunang Tahan) (7,185 அடி) என்பதைக் காட்டிலும் உயரத்தில் குறைவானது. இந்த தஹான் சிகரம் 61 மைல் கிழக்கே அதே பெயரைக்கொண்ட ஆனால், முக்கியத் தொடரைக்காட்டிலும் சிறிய மலைத்தொடரில் உள்ளது.

மிகுந்த கிழக்கு–மேற்கு விரிவையும் மலைப்பாங்கான தன்மையை யும் மலேயா தீபகற்பம், 4°-லிருந்து 5°வடக்கு அட்சரேகைவரையுள்ள பகுதியில் கொண்டுள்ளது. இப் பகுதியில் அடுத்தடுத்துள்ள நான்கு



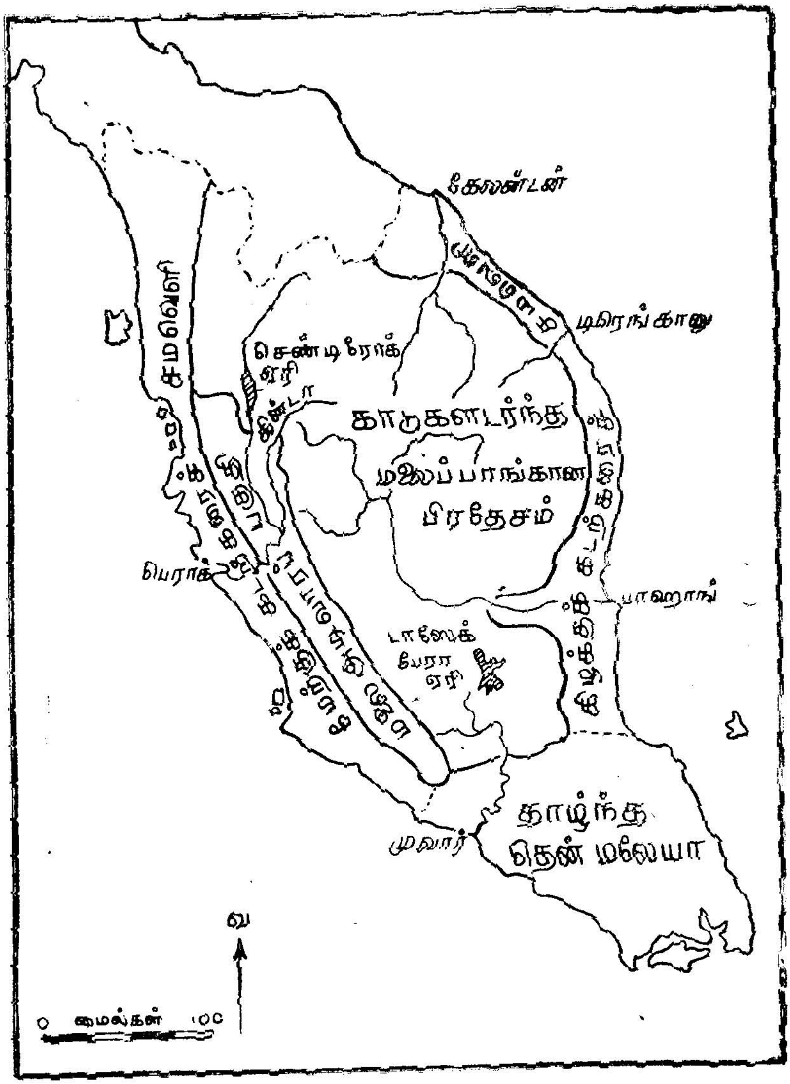
படம் 27. மலேயா : இயற்கைத் தோற்றம்

பெரிய தொடர் குன்றுகளையும், இந்தக் குன்றுகள் ஒவ்வொன்றுக் கிடையிலும் உள்ள ஆழமான பள்ளத்தாக்குகளையும் காணலாம்.

இப் பகுதியிலிருந்து மெயின் ரேஞ் (Main Range) மலேயா தீபகற்பத்தின் தென் பகுதியில் மேற்குப்புறமாக ஒதுங்கி மலாக்கா சமநிலம் வரை நீண்டு தொடர்கிறது. இதற்கும் அப்பால், அமைப்பில் ஒத்துள்ள சிங்கப்பூர் தீவும் ஒரே சீராகத் தட்டையான தன்மையும் குறைந்த நீர் வடிதலும் கொண்ட ஜோஹோர் தாழ்நிலமும் மலேயாவின் தெற்கு முனையாக அமைகிறது. ஜோஹோர் எனப்படும் மேடு தேய்ந்த சமவெளிக்கு மேல், பல இடங்களில், தனித்தனியான சிகரங்கள்—சில 3,500 அடி உயரத்திற்கும் மேற்பட்ட சிகரங்கள் கொண்ட வடக்குத் தெற்காகச் செல்லும் மலைத் தொடர்களின் போக்குகளானவை என்றாலும், பொதுவாக ஜோஹோர் சமநிலப் பகுதி ஒழுங்கற்ற வடிகாலைப் பெற்றுச் சதுப்பு நிலங்களைக் கொண்டிருக்கிறது; மேலும், வடக்கு நோக்கித் தொடர்கின்றது. இதே மாதிரியான இயல்புகளைச் சிங்கப்பூர் இந்தோனீசியா தீவுக் கூட்டத்தைச் சேர்ந்த ரியாவ (Riau), லிங்கா (Lingga), பாங்கா (Bangka) எனப்படும் தீவுகள் ஆகியவற்றிலும் காணலாம்.

மலேயாவின் மலைப்பாங்கான உட்பகுதி, ஜோஹோர் தாழ்நிலங்களுடன் தன்னைச் சுற்றிலும் மற்றப் பக்கங்களில் பல்வகை அகலங்களோடுகூடிய வண்டல் சமவெளிகளைப் பெற்றிருக்கிறது (படம் 28). வடக்கிலுள்ள பர்மா, தாய்லாந்து, இந்தோசைனா ஆகியவற்றிலுள்ளதைப்போல மிகப் பெரிய ஆறுகளைத் தோற்றுவிக்க இயலாதபடி தீபகற்பம் மிகச் சிறியதாயிருக்கிறதென்றாலும், மேற்பரப்பிலுள்ள மிகுதியான தண்ணீர் மேலும் பல்வேறு சிறு நதிகளுக்கு இடமளித்திருக்கிறது. இவற்றுள் பஹாங்கு (Pahang), பெராக்கு (Perak) மிகப் பெரிய எடுப்பான ஆறுகள், கேலென்டன் (Kelantan) இராச்சியத்திலுள்ள கேடாவிலுள்ள முடா (Muda) ஆகிய எல்லாம் தம் போக்கில் பெரும் பகுதி, நீளவாட்டமான நாட்டின் நில அமைப்பையொட்டி ஏற்பட்ட நீண்ட பள்ளங்களைப் பின்தொடர்ந்து பாய்கின்றன. கிழக்கிலும் மேற்கிலுமுள்ள சிறிய ஆறுகளில் பெரும்பாலானவை, மலைகளிலிருந்து கடற்கரைவரைக்கும் பொதுவாக குறுக்கு வட்டமான (கிழக்கு–மேற்கு அல்லது மேற்கு கிழக்கு) போக்கைப் பின்பற்றுகின்றன. 'ஆறுபிடித்தல்' என்பது தீபகற்பத்தின் பல பகுதிகளிலும் காணப்படும் பொதுவான இயல்பாகும்.

மிக விரைவான அரிப்பாலும் பனியுகத்தின் பின்னர் கடல் மட்டத்தின் மேற்பட்ட உயரத்துடன் தொடர்புகொண்ட வண்டற் படிவின் அமைவிலுள்ள வேகத்தாலும் மலேயா ஆறுகள் கடற்கரையைச் சுற்றிலும் நெருங்கிய குஞ்சம்போன்ற தாழ்நிலங்களை அமைத்துக் கொண்டன. அன்றியும் ஒதுக்கப்பட்ட மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளை



படம் 28. மலேயா : பிராந்தியப் பிரிவுகள்

யொட்டிச் சீராக அமைந்து செல்லும் சதுப்பு நிலங்களால் கடலோரத்தில் மேலும் தாழ்நிலங்கள் வெகுவாக விரிவாக்கப்படுகின்றன. அண்டையிலுள்ள சுமத்ராவைக்காட்டிலும் மலாக்கா நீர்க் கூடல்களையொட்டியுள்ள மலேயா கடற்கரைப் பகுதியில் அலைகுடைவு மிகப் பெரியதாயிருக்கிறது. மலேயன் சதுப்பு நிலப்பட்டை, அகலத்தில் சுமத்ராவில் உள்ளவற்றிற்கு இணையாகக் கூறமுடியாது. ஒரு சில பகுதிகளில் மட்டும்தான் சதுப்பு நிலங்களின் அகலம் 12 மைல்களுக்கும் மேற்பட்டிருக்கிறது. கடல், கப்பல் போக்குவரத்திற்காக உபயோகப்படுத்தப்படும் காரணத்தால்தான் மலக்கா நீர்க் கடலின் ஆழமான பகுதி சுமத்ராவின் கடற்கரையின் அருகில் அமையாமல் மலேயன் கடற்கரைக் கருகில் அமைந்துள்ளது. குறிப்பாக, மலாக்கா, செலங்கார் (Selangor) இராச்சியங்களின் (States) கடற்கரைக்கருகில், கப்பல் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படும் மலாக்கா நீர்க்கடலின் பகுதி மிகக் குறுகியிருக்கிறது.

மலாயாவின் மேற்குப் பக்கத்தையொட்டி, சேறும் சதுப்பும் மிகுந்து அமைந்த நிலத் துண்டிற்கு முரணாகத் தென் சீனக் கடலுக்குக் குறுக்கே வீசும் வட கிழக்குக் காற்றுகளின் முழு வேகத்திற்கும் இலக்காகும் மலேயாவின் கிழக்குக் கடற்கரை, குறுகிய சவுக்குக் காடுகளையும், பெரிய மணல் திட்டுகளையும், கூழாங்கல் நிறைந்த திடல்களையும் கொண்டதாக விளங்குகிறது. துறைமுகங்கள் இன்மையும், கடல் கொந்தளிப்பும், மிகுதியான காற்றுத் தொடர்ந்து இருப்பதும், வடகிழக்கு மான்சூன் காலத்தில் (அக்டோபர் முதல் மார்ச்சுவரை) கிழக்குக் கடற்கரையோரத்தில் கப்பலோட்டுதற்குப் பேராபத்தாக உள்ளன. மலாக்கா நீர்க்கடல்கள் வட கிழக்கு, தென்மேற்கு மான்சூன்களிலிருந்து முறையே மலேயா, சுமத்ராவிலுள்ள மலைகளால் காப்பாற்றப்படுவதால் அவை உள்நாட்டுக் கடலைப்போல மிக அமைதியாக வரலாற்றுத் தொடக்க முதற் கொண்டு, அடுத்துள்ள கரைகளை இணைக்கும் இணைப்பாகப் பயன்பட்டிருக்கிற ஓர் இயற்கையான நெடுஞ்சாலைபோலமைந்திருக்கின்றன.

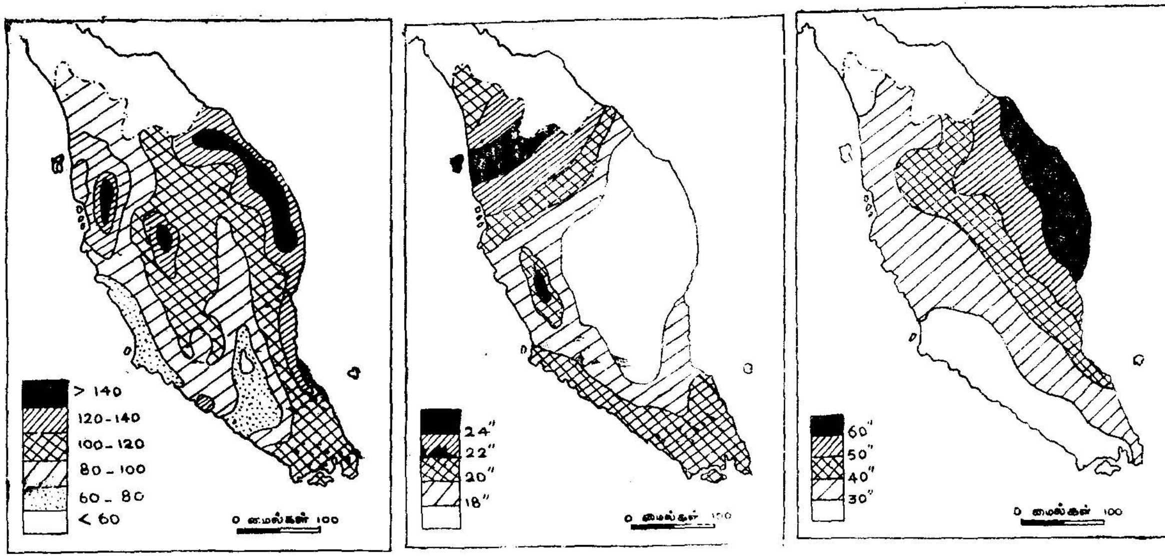
வடகோடி முனை தவிர, மலேயா முழுவதும், பூமத்தியரேகை மண்டல மான்சூன் சீதோஷ்ண நிலையுடைய பிரதேசத்தில் அடங்கியுள்ளது. இதனால், உண்மையில் மழைகாலத்தில் ஒரு பரப்பிற்கும் மற்றொரு பரப்பிற்கும் இடையேயுள்ள காலநிலைகளில் வேறுபாடுகள் இருப்பினும், மலாயா முழுவதும் பூமத்தியரேகை மண்டல வெப்பநிலையாட்சிக்கு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது. கிழக்குக் கடற்கரையில் மிகுந்த மழை வீழ்ச்சிக் காலமானது, வட கிழக்கு மான்சூன் பருவத்தோடு பொருந்தியும், ஜூலை மாதம் வறண்ட மாதமாகவும் இருக்க, மாலாயாவின் பெரும்பாலான மேற்குப் பகுதியும் உட்பகுதியும் மிகுந்த மழையைப் பெறும் இரண்டு பருவங்களைக் கொண்டிருக்கின்றன. இவ்விரண்டு மழைகாலங்களும் மான்சூன்களோடு பொருந்தாமல் வட

கிழக்கு மான்சூன் தென் மேற்கு மான்சூன் காலங்களுக்கிடையே ஏற்படும் 'நிலை மாறுகின்ற காலங்களோடு' (Transitional periods) ஒத்து விளங்குகின்றன.

மேற்கூறிய பிரதேச வேறுபாடுகள் இருக்கின்றனவாயினும், மலாயா முழுமையிலும் சீதோஷ்ண நிலையில் ஒருபடித்தான தன்மை, மிகச் சிறப்பான முறையில் அமைந்திருக்கிறது. கடல்மட்ட வெப்ப நிலைகளில் மாதச் சராசரி பெரும்பாலும் 80°F-க்கு கீழாகவே உள்ளன. ஆண்டு முழுமைக்கும் மாதாந்தர வெப்ப அளவிலுள்ள வேறுபாடுகள் 5°F-க்கு குறைந்தே யுள்ளன. நாள்தோறுமுள்ள வியாப்தி சாதாரண மாக ஏறத்தாழ 5°F உள்ளது. மழையளவானது குன்றுகள் செறிந்த பகுதிகளைத் தவிர, பிராந்தியத்திற்கு பிராந்தியம் வேறுபடுகிறது. மிகப் பெரிய வேறுபாடானது ஆண்டிற்குச் சராசரி 166 அங்குல மழை வீழ்ச்சியைப் பெறும் தேய்பிங் (Taiping) ,கிற்கும் 65 அங்குல மழை பெறும் ஜெலிபுவுக்கும் (Jelebu) இடையேயுள்ளதாகும் (படம் 29). ஒரு சில விதிவிலக்குகளைத் தவிர, நாட்டின் பெரும்பாலான பகுதி 80 அங்குலம் முதல் 120 அங்குலம் மழையைப் பெறுகிறது. ஆண்டில் எம் மாதமும் பொதுவாக 3 அங்குலங்களுக்குக் குறைவான மழை வீழ்ச்சி யைப் பெறுவதில்லை.

இவ்வாறு நாட்டைச் சீதோஷ்ணநிலை அடிப்படையில் சிறு துணைப் பிரதேசங்களாகப் (Sub-regions) பிரிக்கப்படுவதற்கு கருத்தளவில் இயலுமாயினும் இப் பிரிவுகள் தாவர நிலை (அ) விவசாயநிலையில் குறிப் பிடத்தக்க மாறுதல்களுக்கிடமளிக்கவில்லை. காலநிலைக் கூறுபாடுகளில் மலேயாவின் வட பகுதி தெற்கினின்றும் ஒரு சில அம்சங்களில் மாறு பட்டு, தீபகற்பத்தின் ஏனைய பகுதிகளைக்காட்டிலும் நெல் பயிரிடுவதற்கு அவ்வளவாக பொருத்தமற்றதாய் உள்ளது. எனினும், மலேயாவின் தெற்கு ஜோஹோர்வரை, பெருமளவில் நெல் விளைப்பதற்குத் தடைகள் ஏதுமில்லை எனலாம்.

இயற்கைத் தாவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் (அவற்றிற்குரிய) நிலத்தின் உயரமும், இயற்கையான வடிகால் அமைப்பும் பிரதேச ரீதியில் வேற்றுமைகளைக் கொள்ளக் காரணமாயமைந்துள்ளன. கடற் கரை ஓரத்திலுள்ள சதுப்பு நிலங்களும் சவுக்குக் காடுகளைத் தவிர, ஊடுருவ முடியாத மிகுதியான தண்ணீர் நிறைந்த தாழ்நிலங்களிலுள்ள தூய நீர் கொண்டு விளையும் சதுப்பு நிலத் தாவரத்திற்கும் (Fresh water swamps) ஏறத்தாழ 2,000 அடி உயரம் வரையும் தீபகற்பத்தின் எஞ்சிய பகுதியை ஆடையென மூடி மறைத்துக்கொண்டு, மதிப்பு வாய்ந்த பல்வகை மரங்களையும் பெற்றுள்ள நெருக்கமாகக் காணப்படு கின்ற, பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்குரிய பசுமை வாய்ந்த காடுகளுக்கும் இடையேதான் முக்கிய வேறுபாடு அமைந்திருக்கிறது.



படம் 29. மலேயா : மழை காலங்களும் மழை அளவுகளும்
அ. ஆண்டு மழையளவு
ஆ. தென்மேற்குப் பருவக்காற்றுக் காலம்
இ. வடகிழக்குப் பருவக்காற்றுக் காலம்

இதற்கும் மேல் உயர்ந்த நிலைகளில்கூட, தாவர இயல்பில் குறிப்பிடத் தக்க மாறுதல்கள் தோன்றினாலும், காடுகள் அடர்த்தியாகவே வளருகின்றன. வாணிபத்திற்குரிய மரவகைகள் இவ் வுயர் பகுதிகளில் அவ்வளவாக இல்லை. மேலும், மனிதப் போக்குவரத்திற்கு, காடுகளால் மூடப்பட்டிருக்கும் கரடுமுரடான நிலத் தோற்றத்தைக்காட்டிலும் தாவரத்தின் அடர்ந்த தன்மையே பெருந் தடையாக இருக்கிறது.

இதைப்போன்றே, மண் அமைப்பைப் பொறுத்தவரையில் கால நிலையிலுள்ள பிராந்திய வேற்றுமைகள் எவ்விதமான குறிப்பிடத்தக்க மாற்றத்தையும் தோற்றுவிப்பதாகக் கூற முடியாது. பெரும்பாலான பகுதிகளில், பழைய நிலையான நிலத்தின்மேல் தரைப் பரப்பிலுள்ள மக்களின் தொகுதி 'லேடரைட்' தன்மையைப் பெற்றுள்ளது. அன்றியும் ஒரு சில விதிவிலக்கான இடங்களைத் தவிர இந்த லேட்டரைட் மண் வகை வளமற்றதாகவேயுள்ளது. குறிப்பாக, கருங்கல் பாறைகளின் மீதெழுந்துள்ள மண், விவசாயம் செய்தற்குரியதாக இல்லை. ஒரு சில பெரிய மலைத் தொடர்களின் பக்கங்களிலமைந்த அடிவார மண்டலத்திலுள்ள குவார்ட்சைட் (Quartzite) பாறைகள், மாக்கல், ஆகியவற்றினின்றும் தோன்றிய மண்வகைகள் மேற்கூறப்பட்டவைகளை விடச் சற்று வளமுள்ளவையெனினும், அவை விவசாயத்திற்குகந்தவை என்று சொல்வதற்கில்லை.

பொதுவாக மலேயா தீபகற்பத்திலுள்ள மண்வகைகள் வளமற்றவை யென்றாலும், இதற்கு விதிவிலக்காக அமைந்த பகுதிகளுமுண்டு. எரி மலைகளிலிருந்து பெறப்பட்ட பொருள்களைக்கொண்ட சிறு சிறு வளமான நிலத் துண்டுகள், பாஹாங் இராச்சியத்தின் உட்பகுதியிலும் ஜோஹோருக்கு அருகிலும் உள்ளன. கடற்கரைப் பகுதிகளில் படிந்துள்ள வண்டல் மண், வடிகால் அமைப்புத் திருத்தியமைக்கப்பட்டால் விவசாயத்திற்குப் பெரிதும் பயன்படும். மிகச் சிறந்த வண்டல் மண் படிவுகள் வடமேற்குக் கோடியிலுள்ள கேடாக் (Kedah) சம நிலத்திலும் வட கிழக்கிலுள்ள கேலன்டன் (Kelantan) கழிமுகப் பிரதேசத்திலும் சிறப்பான முறையில் வேளாண்மைக்குத் துணை புரிகின்றன. இந்தப் பிரதேசங்கள் முன் குறிப்பிட்டபடி, அரிசி பயிரிடுதலுக்கு மிகவும் சாதகமான சீதோஷ்ண நிலையைப் பெற்றிருக்கின்றன. முடிவாக, நாட்டின் மொத்தப் பரப்பினை நோக்குங்கால், வளமுள்ள மக்களமைந்த நிலங்களில் மொத்தத் தொகுதி, மிகக் குறைவாகவுள்ளதென்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

தொகுத்துப் பார்க்குமிடத்து, மலேயாவின் இயற்கையமைப்பு மக்களின் குடியேற்றத்திற்கு விசேஷம் வாய்ந்த சாதகமான தன்மைகளைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்பது தெளிவாகிறது. நாட்டினை எக் கோணத்தினின்று அணுகியபோதிலும், அகன்று பரந்த தாழ்நிலத்

திலும், மேல்நிலத்திலமைந்த காடுகள் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துக்குப் பெருந்தடையாகவுள்ளன. இன்றுகூட, நாட்டின் பரப்பில் 70% அல்லது 80% விழுக்காடு இக் காடுகளைக் கொண்டுள்ளது. சமீப வரலாற்றுக் காலம்வரை, இந்தக் காடுகளில் ஏற்பட்டிருந்த போக்குவரத்திற்கான வழிகள் கப்பலோட்டிச் செல்வதற்குகந்த நதிகளையே நம்பியிருந்தன. இவ்வகையில் நாடு பெறற்கரிய பெரும் பேற்றினைப் பெற்றிருக்கிறதென்றாலும், பெரும்பாலான ஆற்றுப்பாங்கான நிலங்கள், பரவலாயுள்ள சதுப்பு நிலங்களால், சுகாதாரக் குறைவாயும், விவசாயத்திற்குப் பயனற்றவையாயும் உள்ளன.

மேலும், மலைத் தொடர்கள் அமைந்துள்ள விதம் குறிப்பாக 'முக்கியத் தொடர்' 'அமைந்த முறை, கிழக்கு மேற்காகக் கொள்ளும் நடமாட்டத்திற்குப் பெருந் தடையாயிருந்தது. இதன் காரணமாகக் கிழக்கு மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளுக்கிடையே ஏற்பட்ட பிரிவு, மேற்கில் கடல் மூலம் வந்து குடியேறத் துணைசெய்யும் கடல் நீர் மார்க்கங்கள் அருகிலேயேயுள்ளதும், கிழக்கே கடற்கரையையொட்டிக் கப்பலோட்டுதற்குப் பெருந் தொல்லையாயிருப்பதும் ஆகிய இரண்டிற்குமிடையே ஏற்பட்ட முரண்பாட்டினால் மேலும் பலப்படுத்தப்பட்டது. மலாக்கா நீர்க்கூடல் பல நூற்றாண்டுகளாக, மலேயாவுக்கும் சுமத்திராவுக்குமிடையே இணைப்பாக இருந்து வருகின்றது. மேலும், பல நாடுகளின் மரக்கலங்கள் அடிக்கடி வந்து செல்லும் பெருவழியாயும் இருந்து வருகிறது. ஆகையால், மேற்குக் கடற்கரையோரமானது தொன்றுதொட்டுத் தீபகற்பத்தின் தலைவாயில் (Front door) என அழைக்கப்படுகிறது.

உட்பகுதியில், போக்குவரவிற்குள்ள இயற்கைத் தடைகளோடு, விவசாயத்திற்குரிய மண்வகைகள் தீபகற்பத்தின் கரையோரப் பகுதிகளில் அமைந்திருந்த முறையும் சேர்ந்து, தீபகற்பத்தில் மக்களிடம் பிராந்திய மனப்பான்மைகள் (Localism) வளர வழி செய்தன. ஏனென்றால், உள்நாட்டு மேட்டு மலைப் பகுதிகளைச் சுற்றி, ஒருசில சாதகமான தாழ்நிலப் பரப்புகளிலேயே மக்கள் குடியிருப்பு ஒருமுகப் படுத்தப்பட்டது.

இவ்வகையிலும், மேலும் பல்வேறு அம்சங்களிலும் மலேயாவுக்கும், மிகப் பெரிய ஆற்றுப்படுகை நாடுகளான பர்மா, சையாம், கம்போடியா ஆகியவற்றிற்குமிடையே ஒரு பெரிய வேறுபாடும், மலேயாவுக்கும் பெருந் தீவுகள் நிறைந்த இந்தோனீசியாவுக்குமிடையே ஒற்றுமையும் காணலாம்.

மலைகளின் மையத் தண்டுகளாகிய 'கருங்கற்களிலுள்ள வெள்ளீயப் படிவுகளை இயற்கை, பெருமளவில் மலேயாவிற்கு நல்கியிருக்

கும் ஒரே பெருஞ் செல்வம் எனலாம். இத் தாதுப் பொருள் ஆறுகளினுல் அரிக்கப்பட்டுத் தாழ்நிலங்களில் வண்டல் மண்ணுடன் கலந்து படியச் செய்யப்பட்டுள்ளன. அதிலும், குறிப்பாக, முக்கியத் தொடரின் மேற்குச் சரிவில் அமைந்திருப்பவை சிறப்பிற்குரிய செல்வமாக உதவுகின்றன. இந்த மூலகத்தின் முழு முக்கியத்துவமும் கடந்த 200 ஆண்டுகளாகத்தான் உணரப்பட்டது. இடையிடையே மேற்கொண்ட முயற்சிகள் நீங்கலாக, மிகப் பெரிய மலேசியன் உலகத்தில் (Malasian realm) மலாயா தீபகற்பம் ஒரு முக்கியத்துவமற்ற மூலைப் பிரதேசமாகவே 19ஆம் நூற்ருண்டின் தொடக்கம் வரை இருந்தது.

உட் பகுதியிலுள்ள இயற்கையமைப்பினுலான பல இடையூறுகளுக்கும் முரணுக, மலாயா தன் இருப்பிட மகிமையால் சிறந்தே விளங்குகிறது. கண்டத்திலுள்ள தலை நில நாடுகளுக்கும், இந்தோனீசியா தீவுகளுக்குமிடையே ஏறத்தாழ முழு அளவுள்ள இணைப்பாகவும், அதே சமயத்தில் இந்தியாவிற்கும் சீனுவிற்கும் இடையேயுள்ள கடல் போக்குவரத்து வழிகளில் மலேயா தீபகற்பம் விரல் போன்ற நீட்சியான நிலத்தை நீட்டுவதாலும் ஒரு நிலத் தடையாகவும் இருப்பதால், மலாயா தீபகற்பமானது தவிர்க்க முடியாத கப்பல்கள் அணுகும் பகுதியாக விளங்குகிறது. மேற்கூறிய இயல்பு பருவகாலக் காற்றுகளின் அமைப்புகளால் உறுதி செய்யப்படுகின்றது. குறிப்பாக, தென் சீனுக் கடலின்மீது, வடகிழக்கு, தென்மேற்குப் பருவக் காற்றுகளின் தலைகீழாகத் திசை மாறுதல், தென் சீனக் கடற்கரைக்கும் மலாக்கா நீர்க்கூடலின் தெற்கு வாயில்களுக்குமிடையே செல்லும் கப்பல்களின் பருவகால இயக்கத்தில் (Seasonal movements) எளிமையை உண்டாக்கித் தருகிறது.' மேலும், இம் மிகக் குறுகிய கப்பல் செல்லும் ஒடுங்கிய வழியாலேற்படும் போக்குவரத்தைத் தங்களுடைய அதிகாரத்தின்கீழ்க் கொண்டுவந்து பலனடைய அவ் வொடுங்கிய மலாக்கா ஜலசந்தியானது தன்னைச் சுமத்ரா, மலேயா கடற்கரைப் பகுதிகளில் வாழும் மக்களைச் சரித்திர காலந்தொட்டே தூண்டி வருகிறது.

நீர்வழிகளைத் தன் பிடியில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கருதும் நாடு, பலம் வாய்ந்த கப்பற் படையையும் மேலும் பொருளாதார ரீதியில் வளமான விவசாயத்தையும் பெற்றிருக்கவேண்டும். இந்த வகையில் மலாயா தீபகற்பம் ஒரு பலவீனமான பகுதியாகவே இருந்தது. இதன்படி, மலாயாவின் கடற்கரைகளைத் தம் அதிகாரத்திற்குட்படுத்தி, அதன்மூலம் பக்கத்திலுள்ள கடல்களின்மீது செல்வாக்குப் பெறலாம் என்று நினைத்த அயல்நாட்டு அரசுகளுக்கும் மயக்கமூட்டும் ஒன்ருகவே மலாயா அமைந்துள்ளது. சரித்திரம் தோன்றிய காலம் முதல் 1941–2வரை வளம் பொருந்தியிருக்கவேண்டிய உள்நாட்டு

வன்மையால் ஆதரிக்கப்படாததால் தான் அமைந்துள்ள இடத்தின் காரணமாக புவியியல் ரீதியில் உண்டாகும் பயன்களை மலேயா அனுப விக்க முடியாமற்போயிற்று. இந் நிலையைப் போக்கப் பலவகை வழிகள் தற்போது கையாளப்படுகின்றன.

(ஆ) ஆரம்பகாலக் குடியேற்றம்

வரலாற்றிற்கும் முந்திய காலத்தில், மக்களின் குடியேற்ற இயக் கத்தைத் தீர்மானிப்பதில் மலேயா தீபகற்பத்தின் பாலம் போன்ற இயல்பானது முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாயிருந்தது. நிக்ரிடோ நிஸோ யிட் மக்கள் வடக்கிலிருந்து தெற்கிற்குச் செல்ல இத் தீபகற்ப வழியைப் பயன்படுத்திக்கொண்டனர். இவர்களின் வழிவந்தவர்களாக, 40,000-க் கும் மேற்பட்டவர்கள் தற்போது செமாங் (Semang), சீனுய் (Senoi), டெமியார் (Temiar), யாகுவுன் (Jakuan) என்ற பின்தங்கிய மக்கள் மலைப்பாங்கான உட்பகுதியின் பெரும் பகுதியிலும் அல்லது தாழ்நிலச் சதுப்பு நிலங்களிடையே எளிதில் உட்புகமுடியாத இடங்களிலும் வாழ்ந்து வருகிறுர்கள்.

பரியோயன் டாயிட்ரோ-மலாய் (Pareoen Deutro-Malays) என்று கூறப்படும் தற்போதைய மலாய் மக்களின் முன்னோடிகள் தென்கிழக்கு ஆசிய அயனமண்டல நிலை நாடுகளிலிருந்து மாலாயா தீபகற்பம் வழியாக இந்தோனேசியத் தீவுக் கூட்டங்களுக்குக் கி. மு. 1500 முதல் 2000-க்குள் குடியேறிய இறுதியான இனத்தவராவர்.

ஆனால், இக் காலங்களில்தான் மலாயா தீபகற்பத்தில் ஒரு சிறிதே குடியேற்றம் ஏற்பட்டதென்றும், முக்கியக் குடியேற்றங்கள் கி. பி. 700 அல்லது 800-க்குப் பிறகு சுமத்திராவினின்று வந்தன என்றும் இதுகாறும் கருதப்பட்டு வந்தது. ஆனால், கி. மு. 1600-ல் தெற்கு நோக்கி மனித இயக்கம் நடந்தபோதே வடக்கிலுள்ள வசீகரிக்கும் தாழ்நிலங்கள் அதாவது, தற்போதுள்ள படானி (Patani), கேலன்டன், டிரெங்கனு, கேடாக் இராச்சியங்கள் அடங்கிய பகுதிகள் முற்காலத்திலிருந்தே தொடர்ந்த குடியிருப்புகளைக் கொண்டிருக்க வேண்டும் என்று தற்கால ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகள் அறிவிக்கின்றன.

தீபகற்பத்தின் வடக்கிலும் தென் மேற்குப் பகுதிகளிலுமுள்ள மலா யாக்களின் இயற்கைத் தோற்றத்திலுள்ள சிறிய ஆனால், அங்கீகரிக்கப் பட்ட வேறுபாடுகள் இருப்பதற்கு மேற்கூறிய விளக்கம் ஒத்திருக் கிறது. மேலும், வடக்கில் மலாய் மக்களின் குடியேற்றத்திலுள்ள நெருக்கத்தையும் இதற்குச் சான்றுகக் கொள்ளலாம். முதன்முதல் வந்த பரியோயன் இனத்தார், பாசனத்தால் அரிசிப் பயிர் செய்யும் நுட் பத்தைத் தங்களுடன் கொண்டுவந்தார்களா, அன்றி அவர்கள் பிற் காலத்தில் பெரிதும் முன்னேற்றமடைந்த அண்டையிலுள்ளவர்களோடு

தொடர்புகொண்டு அம் முறையை அறிந்தார்களா என்பது சர்ச்சைக் குரியதாயினும், ஆதிவாசிகளைச் சீராக வெளியனுப்பிய பின்னர், அவர்களுடைய நல்ல வண்டல் படிந்த நிலங்களில் மலாயாக் குடியிருப்புகள் நெடுங்காலமாகவே நிர்மாணிக்கப்பட்டன என்பது வெளிப்படையாக உள்ளது. இவ்வாறு, கடற்கரையொட்டி, சிறுசிறு குழுக்களாகக் குடியேற்றம் கொண்டனர். ஒரு சில சாதகமான ஆற்றுப்பாங்காய் அமைந்த தாழ்நிலங்கள் தமக்குரிய நீர்வழிகளால் போக்குவரத்திற் கான வழிகளை ஏற்படுத்தின. பின்னர்த் தோன்றிய அரசியல் பகுதிகள் தங்களுடைய தலைநகரங்களை கடற்கரையோரத்தில் அமைத்தனர்.

கி. பி. 100–500 வரையுள்ள காலத்தில் இந்தியாவோடு கொண்ட தொடர்பால் மலாயா தீபகற்பம் எந்த அளவு பாதிக்கப்பட்டது என் பதைப்பற்றி இன்னமும் உறுதியாகச் சொல்லமுடியாத விஷயமாகவே யுள்ளது. என்றாலும், மலாய மக்கள் முகம்மதிய மதத்தைத் தழுவு வதற்கு முன்னர் மலாயா இந்திய மயமாக்கப்பட்ட நாடாகவே இருந்தது என்பதில் ஐயமில்லை.

சீனர்களின் வரலாற்றுக் குறிப்புப்படி, கி. பி. 100-ல் லங்காசுகா (Langasuka) எனப்படும் இந்திய–மலேயன் இராச்சியமானது கேடாக்கிலுள்ள மெர்பாக் கழிமுகத்தை மையமாகக் கொண்டிருந்தது என்று தெரிய வருகிறது. வடகிழக்கு மலாயா—அதாவது கேலன்டன் டிலிங்கானு, பாகாங்கின் ஒரு பகுதி ஆகியவை–மிகப் பெரிய தாய்லாந்தி னரின் படையெடுப்புகளால் விழுங்கப்படுவதற்கு முன், வடக்கிலிருந்த 'மான்–கெமர்' நாடுகளிலுள்ளவர்களுடன் கொண்டிருந்த தொடர்பு களின் விளைவாக மிக உயர்ந்த அளவிலுள்ள நாகரிகத்தைப் பெற்றிருந் தது என்று கருதுவதற்குச் சான்று இருந்தாலும், வரலாற்றுக் குறிப் புகள் தொடர்ச்சியின்றிக் காணப்படுகின்றன. இதே கருத்தைச் சிங்கப் பூர் தீவிலுள்ள, இடைக்காலத்திலிருந்து துமாசிக் (Tumasik) என்ற வியாபாரத்தலத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் கூறலாம். இந்த வியா பாரத்தலத்தை ஶ்ரீவிஜயா அரசர்களுடன் தொடர்புபடுத்துவதைப் பல வரலாற்று ஆய்வாளர்கள் ஒப்புக்கொள்கிறார்கள். வாசனைப் பொருள் வியாபாரத்திற்குப் பெயர் பெற்றதான தீவுக் கூட்டங்கள் முழுமை யிலும் இஸ்லாம் பரவுவதற்குக் கேந்திரமாய் இருந்த மலாக்கா, கி. பி. 1400-ல் தோற்றுவிக்கப்பட்டதற்குரிய உறுதியான ஆதாரங்கள் உள்ளன. இதற்குத் தொடர்பாக மலாக்காவை 1511-ல் போர்ச்சுகீசியர்கள் முற் றுகையிட்டுக் கைக்கொள்ளாதிருப்பார்களானால், மலாயா தீபகற்பத்தின் அரசியல் சமூகவியல் அடிப்படை எந்த உருவத்தை அடைந்திருக்கக் கூடும் என்பதைப்பற்றி ஒரு தனி ஆராய்ச்சிக் கட்டுரையே எழுதலாம். ஏனெனின் மலாக்கா, மலாயாவின் மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதியின் மையத்திலமையவில்லை என்றாலும், நாட்டினை ஒன்றுபடுத்தவும், நீர்க் கடல்களின் நெடுவழியை அடக்கியாளவும், கேடாக்கிலோ அல்லது

சிங்கப்பூரிலோ இல்லாத விசேடமான புவியியல் திறனைப் பெற்றிருப்ப தால் சுமத்திராவில் ஸ்ரீவிஜய இராச்சியம் எழுச்சியடைந்ததுபோல், மலாக்கா சாம்ராச்சியம் ஒன்று, மலேயா தீபகற்பத்தில் அமைக்கப்பட் டிருக்கும். மலாக்காவின்மீது படையெடுத்தபோது தீபகற்பத்திலுள்ள எல்லா ஆற்றுப்படுகைகளிலமைந்த முஸ்லீம் இராச்சியங்களும் மேற்கு சுமத்திராவில் உள்ள சில பகுதிகளும் மலாக்கா இராச்சியத்தின் பகுதிகளாக ஒன்று சேர்க்கப்பட்டிருந்தன.

மலாக்காவின் வலிமையானது, அதனை அடுத்துள்ள பின்னிலத் தில் உணவுப் பொருள்களைக் குறைந்த அளவிலேயே உற்பத்தி செய்யும் திறனால் அளவுபடுத்தப்பட்டிருந்தது. பாஹியான் என்ற சீன யாத்திரி கர் மலாக்காவின் மண் பயனற்றதாயும், உவரானதாயும், விளைச்சல் குறைவாகவே தீவிர விவசாயத்திற்குத் தகுதியற்றதாயும் இருந்தது என்று குறித்துள்ளார். அந்தக் காலத்திலேயே ஜாவாவிலிருந்து அரிசி இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. போர்ச்சுகீசியர்கள், டச்சுக்காரர்கள் ஆகியோர் ஆண்ட காலங்களிலும் இறக்குமதியாகும் பொருள்களை நம்பியே நகரங்கள் வாழ்ந்திருந்தன. இவ்வாறு அன்னிய நாட்டி லிருந்து உணவுப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்யப்படவேண்டிய நிலையானது அரசியல் பலவீனத்தை ஏற்படுத்தியது. இந் நிலை நவீன மலாயாவின் பிரச்சினைகளை முன்கூட்டியே அறிவிப்பதுபோல் இருந்தது.

போர்ச்சுகீசியர்களின் விழைவெல்லாம் அவர்கள் ஆண்ட 130 வருட காலத்தில் மலாக்காவின் அரசியல் தந்திர நிலையில் நம் பாது காப்பை வலிமையுறச் செய்துகொண்ட அளவோடு நிறுத்தப்பட்டது. மேலும், போர்ச்சுகீசியர்களின் குடியிருப்புகள் மிகக் குறைவாகவே இருந்தன. இந்தோனீசிய தீவுக் கூட்டங்களின்மீது டச்சுக்காரர்கள் கொண்ட நோக்கம் விரைவில் ஜாவாவைக் கைப்பற்றுவதில் தீவிரமாகி யது. மலாக்காவைப்பற்றிய எண்ணமே அவர்களுடைய அரசியல் நோக்கங்களில் இடம் பெறவில்லை. சுமத்திராவிலிருந்தே அட்ஜேக் (Atjek) அரசுக் கெதிராக ஜோஹோர் அரசர்களுடன் நெருங்கிய அரசியல் உறவு முறைகளைக் கொள்ள முயன்றதைத் தவிர, மலேயா தீபகற்பத்தைத் தங்களுடைய அதிகாரத்தின் கீழ்க் கொண்டுவர டச்சுக் காரர்கள் ஏவ்வித நடவடிக்கையும் எடுக்க முயலவில்லை. மலாக்கா வைத் தவிர, தீபகற்பத்தின் மற்றப் பகுதிகளில் டச்சு, போர்ச்சுகீஸ் என்ற இரு ஐரோப்பிய ஆதிக்கங்களின் சுவடுகூட இல்லை எனலாம்.

மலாக்காவின்மீது போர்ச்சுகீசியர் கொண்ட வெற்றி, மலாயா சரித் திரத்தில் ஒரு பெருந் திருப்புமையமாக அமைந்தது. கடற்கரையில் நீர்க்கூடல்களுக்குத் திறவுகோல் போலுள்ள இவ்விடத்தின்மீது ஆட்சி ஐரோப்பியர்களுடனிருந்ததால் கடற்கரைப் போக்குவரத்துகளை

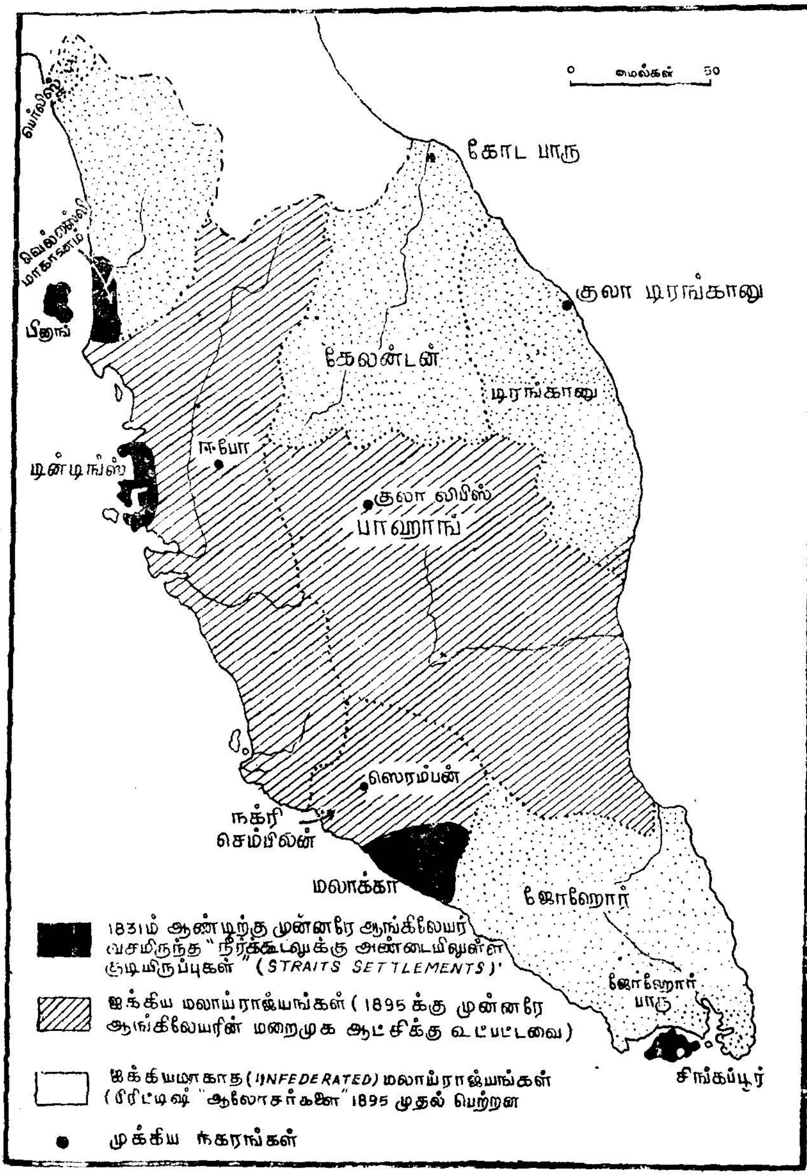
ஆதாரமாகக் கொண்டிருந்த தீபகற்பத்தின் அரசியல் ஒற்றுமையின் மூளையானது அழிக்கப்பட்டது. ஜோஹோர், பாஹாங் பெராக், கேடா, கெலன்டன் டிரெங்கானு, படானி முதலிய முஸ்லீம் இராச்சியங்கள் ஏறத்தாழ, புவியியல் ரீதியில் தீபகற்பத்தின் பெரிய வடிகால் பகுதிகளாக உள்ள அவ்விடங்கள் மேலும் படிப்படியாகத் துண்டு துண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டன. செலிபீஸிலிருந்து வந்து குடியேறிய புகினி மக்கள் (Buginese) மலேயாவின் மேற்குப் பகுதியில் 18ஆம் நூற்றுண்டில் ஒரு புதிய முஸ்லீம் இராச்சியத்தை (ஸெலங்கர்-Selangor) ஏற்படுத்தினர். மெனுங்பவ் குடியேற்றத்தாரின் சந்ததிகள் மலாக்காவிற்கு வடக்கே 1173-ல் தங்கள் பகுதிகளை ஒன்று சேர்த்து நெகரி செம்பிலன் (Negri Sembilan) என்ற பெயரில் கூட்டாட்சி அமைத்தனர்.

இந்தக் காலத்திற்கும் முன்பாகவே, மேற்கூறியவற்றிற்கெல்லாம் சமமான அளவில் தீபகற்பத்தில் மிகப் பெரிய மாறுதல் ஏற்பட்டது. அதாவது 17ஆம் நூற்றுண்டில் அட்ஜேக் சுல்தானின் கட்டளைக்கிணங்க புறச் சமயங்களைச் சார்ந்த மலாய் மக்கள் இஸ்லாம் மதத்தினைத் தழுவினர். மலாயாவிலுள்ள பல முஸ்லீம் இராச்சியங்கள் அருகிலிருந்த தீவுகளோடு மிக நெருங்கிய உறவுமுறைகளைக் கொண்டிருந்தன. சிறப்பாக, மேற்குக் கரையையொட்டி இதனுடைய மக்கள் தொகையானது சுமத்ராவிலிருந்தும் மற்றத் தீவுகளிலிருந்தும் கடல் வழியாகக் குடியேறியவர்களால் தொடர்ந்து வளர்ந்தது. சுருங்கக் கூறின், டச்சுக்காரர்கள் தம்முடைய பல தீவுகளைக் கொண்டமைந்த பேரரசுக்குப் படேவியாவைத் தலைநகராக்கியதற்கு வெகு காலத்திற்கு முன்பாகவே, ஜாவாவில் நிலையாக ஏற்படுத்தப்பட்ட புவியீர்ப்புத் தானத்தைப் பெற்ற மிகப் பெரிய இஸ்லாம் சிறப்புடன் விளங்கிய பெரும் பிராந்தியத்தின் ஒரு பகுதியாக மலாயா அமைந்தது. ஆயினும், ஒரு வகையில் மலாயா விதிவிலக்காக இருந்தது எனலாம். வடக்கிலுள்ள நாடுகளுடன் இது கொண்ட புவியியல் தொடர்பு தலை நிலப் பகுதியிலுள்ள முகம்மதியரல்லாதவர்களால் தரை மார்க்கமாகப் படையெடுக்கத் திறந்துவிடப்பட்டது போன்றிருந்தது. 18ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் தொன்றுதொட்டு அடிக்கடி நிகழ்ந்த தெற்கு நோக்கி அனுப்புதல் (The Traditional Drive to the South) என்பதைத் திரும்பவும் கைக்கொண்ட முறையில் சையாம் மலேயாவிலுள்ள இராச்சியங்களின்மீது படையெடுத்தது. இந்த முறையினுல் படானி, கேலன்டன், டிரெங்கானு, கேடா, பாஹாங், பெராக் இராச்சியங்களை சையாமியரி ஆட்சியின்கீழ் வர சாதகமான சூழ்நிலைகள் இருந்தன. ஆனுல், அயல்நாட்டுக் கடல் வல்லரசு ஒன்றின் குறுக்கீட்டினுல் மலேயா தீபகற்ப முகம்மதிய இராச்சியங்கள் சையாமிடமிருந்து காப்பாற்றப்பட்டன. முதன்முறையாக 1786-ல் பினுங் தீவை ஆங்கி

லேயர் கைக்கொண்டது, மலாயாவின் அரசியல் புவியியலிலும், பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அடிப்படைக் கொள்கைகளிலும் புரட்சி கரமான மாறுதல்களுக்கு அடிகோலியது.

(இ) பிரிட்டிஷ் மலாயா

மலாக்கா நீர்க்கூடல்களில் பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கம் பரவுதற்குக் காரணமான பல்வகை அம்சங்களையும், லண்டன் உடன்படிக்கையால் டச்சுக்கும், பிரிட்டிஷுக்கும் அடுத்து ஏற்பட்ட மண்டல அல்லது மாகாணப் பிரிவினையும் ஏற்கெனவே கூறப்பட்டன. பிரிட்ஷார் மலாயா வின் மேற்குக் கடற்கரையில் உள்ள இரண்டு வெளிப்படையான கடல் சூழ்ந்த இடங்களில் முதலாவதாகப் பினங்கிலும், அடுத்து மக்கள் வாழ் வறியாச் சிங்கப்பூரிலும் தம்மை நிலைக்கச் செய்துகொண்டனர். பின்னர், முதலில் இந்தியாவின் கப்பற் பாதுகாப்பைப்பற்றியும், அடுத்து, இந்துமாக் கடலுக்கும் தென் சீனக் கடலுக்கும் இடையே மலாக்கா வழியாக வரும் வழியானது மிகவும் குறைந்த சுருக்க வழியா யிருப்பதால், அதனைப் பயன்படுத்தும் உரிமையைப் பெறுவதுபற்றியும் கவனஞ் செலுத்தினர். பக்கத்திலுள்ள முக்கிய நாட்டின் மூன்று சிறு நிலப் பகுதிகள் (துண்டுகள்) வெல்லஸ்லி மாகாணம், மலாக்கா, டின் டிங்ஸ் என்பவை உடனடியாகப் பிரிட்டிஷ் அதிகாரத்தின்கீழ்ச் சேர்க் கப்பட்டு, 1829-ல் அவை நீர்க்கூடல் அருகிலுள்ள குடியிருப்பு (Straits settlements) என்று வழங்கப்பட்டனவாயினும், அப்பொழுது இந்த நிலையில் தீபகற்பத்தின் பின்னிலத்தோடு நெருங்கிய உறவுகள் கொள்ள வேண்டும் என்ற எண்ணம் இல்லாதிருந்தது. வெல்லஸ்லி, பாதுகாப் பைத் தரும் பகுதியாகவும் பினங்கிற்கு உணவுப்பொருள்களைத் தரும் துணை மூலகமாகவும் அமைந்தது. பாறைப்பாங்கான கடல் பாய்ந்த முனையாகவும், பெராக் கடற்கரையிலுள்ள டின்டிங்யை (Dindings) நீர்க்கூடல்களில் கடற் கொள்ளையை வெளிப்படுத்தி ஒழிக்க ஓர் அடித் தளமாகக் கொண்டனர். வர்த்தகம் சீரழிந்து சிறப்பற்ற மலாக்காவை அவர்கள் கொண்டது, அது இவர்களுக்கு முன்னர் டச்சுக்காரர்கள்வசம் இருந்தது என்ற காரணத்திற்காகத்தானாகும். 1824-ல் ஏற்பட்ட லண்டன் உடன்படிக்கையில் முக்கியமான கடல் சம்பந்தமான (Maritime) நோக்கம் தொகுத்துக் கூறப்பட்டிருந்தது. இவ்வுடன் படிக்கையின்படி, சைனாவிற்கு இந்தியாவிலிருந்து செல்லும் கடல் மார்க் கத்திற்குக் கிழக்கே எல்லா நாடுகளும் டச்சு மண்டலத்திற்குள் அடங்கு மெனவும், மேற்கிலுள்ள பகுதிகள் யாவும் பிரிட்டிஷ் மண்டலத்திற்குள் அடங்கும் எனவும் வரையறுக்கப்பட்டது. பின்னர் போர்னியோவில் ஏற்பட்ட பல்வகை நிகழ்ச்சிகளும், பிரிட்டிஷ் செல்வாக்கு அனுமதிக்கப் பட்ட மண்டலத்திற்கும் மேலாக, அறிக்கையில் ஊகிக்க இயலா வளவிற்கு மிகவும் பரந்திருந்தது என்பதைக் காட்டும்; கப்பல் போக்கு



படம் 30. மலேயா : 1832—1942-ல் அரசியல் பிரிவுகள்

வரத்துக்குரிய கடல் வழிகளை அடக்கி ஆள்வதே பிரிட்டிஷாரின் முக்கிய மான நோக்கமாக இருந்தது என்பதில் ஐயங் கொள்வதற்கு இடமில்லை.

சிங்கப்பூர் கீழ்த்திசையுள்ள மால்டா ஆகும். மத்தியதரைக் கடலின் கிழக்கு, மேற்குப் படுகைகளின் இடையேயுள்ள குறுகிய வழி களை ஐரோப்பியரின் மூலப் பிரதிநிதிகள் அடக்கி அதிகாரம் செலுத்து வதைப்போன்று, மலாக்கா நீர்க்கூடல்களுக்கும் தென்சீனக் கடலுக்கு மிடையேயுள்ள வழியை அடக்கியாளும் திறமைக்கு இது ஒரு தெளிவான குறிப்பாகும். மற்றொரு கருத்துப்படி பார்த்தால் சிங்கப்பூர் நிலைக்கு ஜிப்ரால்டருக்குமுள்ள ஒப்புமை பெரு முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருக்கிறது. முக்கிய நாட்டிலிருந்து ஒரு மைலுக்கும் குறைவான அளவில் தீவு பிரிக்கப்பட்டிருந்தாலும் அதனுடைய கடல் சம்பந்தமான விஷயத்தில் தனிப்பட்டதாகவே கருதப்பட்டு வந்தது. மேலும், ஐபீரி யாவிற்கு ஜிப்ரால்டர் எவ்வாறு மதிக்கப்பெற்றதோ அதைப்போலல் லாமல், இது சிறப்பற்ற மலாய் தீபகற்பத்திற்குச் செல்லுவதற்கான ஒரு ஊன்றுகோல்—கால் வைக்கும் முதற்படியாகும் என்ற நிலையில்கூட மதிக்கப்படவில்லை.

சிங்கப்பூர், கப்பல் தளமாக இருந்தது என்று எப்போதும் கூறப் பட்டதில்லை. முதல் உலக மகா யுத்தம் வரைக்கும் பின்னரும் கப்பல் தளம் என்ற கருத்தில், நிலக்கரியாகும் நிலையம் என்பதற்குச் சற்று மேலான நிலையிலும் ஹாங்காங்குக்கும் ஆஸ்திரேலியாவிற்கும் போகும் வழியில் ' கூப்பிடு ' துறைமுகமாயும் (Port of call) இது இருந்தது என்றே கொள்ளப்பட்டது. இதனுடைய மேலான புவியியல் நிலையும், பரந்த, கப்பல்கள் தங்குவதற்கான நங்கூரமிடும் இடமும் ஆகிய இவ் விரண்டுடன் ' இலவசத் துறைமுக அமைப்பு'ம் (Free port) இதனை ஒருசில ஆண்டுகளுக்குள் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே, ஏற்றுமதி இறக்குமதி இரண்டினையும் செய்யும் மிகப் பெரிய வர்த்தகக் கேந்திர மாக ஆக்கியது.

நீர்க்கூடலோரத்தில் குடியேறியவர்களைப் பொறுத்தவரை, பிரிட்டிஷ் ' தாராள வாணிபக் கொள்கை 'யையே (Laissey faire) பின் பற்றினர். கிழக்கு இந்தியக் கம்பெனியின் புறக் காவல் நிலையமான பினங்கு முதலில் இந்தியக் குடியிருப்பிற்கு இடமளித்துப் பின்னர் விரைவாகச் சீனர்களும் அங்குச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டனர். மேலும், மலாய் மக்களின்மீது குறிப்பிடும் அளவில் பக்ஷபாதமிருப்பினும் சிங்கப்பூரில் காலனிக் காவலராக இருந்த ரேஃபல்ஸ் (Raffles) சிங்கப் பூரில் குடியேறுவதற்கு எல்லா இனத்தவரையும் வரவேற்றார்; சிறப் பாக, வியாபார ஆற்றலும் வியாபாரத்திற்குரிய நுண்ணறிவுமுள்ள சீனர்களைப் பெரிதும் விரும்பியதால் அவர்களை வரவேற்றார். தாராள மான கொள்கையின் காரணமாக மலேயாவில் பல்வேறு இன மக்கள்

ஒன்றுகூடி வாழ வழி வகுக்கப்பட்டது. இதேகாலத்தில் இந்தோனீசியா வில் டச்சுக்காரர்கள் கைப்பிடித்த ஒவ்வோர் இனமும் தனித்து வாழ்தல் என்ற கொள்கை இனரீதியில் பல்வேறு பிரச்சினைகளைத் தோற்றுவித் திருக்கிறது என்பதை இங்குக் குறிப்பிடுதல் அவசியமாகிறது. ஏனென் ருல், இன்றைய மலேஷிய சமஷ்டிக்கும் இந்தோனீசியாவிற்கும் இடையேயுள்ள அரசியல் வேற்றுமைகளுக்கு இக் கொள்கைகளினுல் தோன்றிய பிரதிபலிப்புகளே காரணங்களாயமைந்துள்ளன.

1819-க்கும் 1824-க்குமிடையே சிங்கப்பூரில் மொத்த மக்கள் தொகையானது 150-லிருந்து 10,000 வரையும் 1850-ல் 60,000-க்கு மேலாகவும் உயர்ந்தது. சிங்கப்பூர் தோற்றுவிக்கப்பட்ட முதல் ஆண் டிற்குள் அதன் வர்த்தகமானது ஒன்றுமில்லாத் தன்மையிலிருந்து 4 மிலியன் மலேயன் டாலர்களுக்கும் மேலான மதிப்பு வாய்ந்ததாக, மலாக்காவின் வர்த்தகத்திற்கும் மேற்பட்டதாக உயர்ந்தது. 1823-ல் மேற்கூறிய எண்ணிக்கை 13 மிலியன் மதிப்பளவிற்கு உயர்ந் தது. பினுங்கின் வியாபாரத்தையும் மிஞ்சியது. 19ஆம் நூற் ருண்டுவரை—டச்சுக்காரர்கள் வடகிழக்கு சுமத்திராவில் 'எஸ்டேட் பிராந்தியத்தை' நிறுவும்வரை—மலாசியாவின் மற்றப் பகுதிகளோடு கொள்ளும் வியாபார வளர்ச்சியில் குறைவான வாய்ப்பையே பினுங் பெற்றிருந்தது. பினுங்கை அடுத்துச் சிங்கப்பூர் 1820-ல் நீர்க்கூடல்களின் அருகிலுள்ள குடியிருப்பிற்குத் தலைநகரமாக்கப் பட்டது. உள்நாட்டுச் சக்திகளின் தேவைக்கிணங்க, 1867-ல் அந்தப் பிரதேசங்களுக்குத் தனிக் காலனி அந்தஸ்து அளிக்கப் பட்டது.

சிங்கப்பூர், ஹாங்காங் துறைமுகங்களின் வாணிபம் ஓங்கி விரி வடைந்ததாலும் வட போர்னியோவில் வியாபரஸ்தலங்களை அமைப்பதற் கான எண்ணமிருந்ததாலும் ஆட்சி முறையில் ஏற்பட்ட இம் மாறுத லும், அடுத்து இரண்டாண்டிற்குப் பின்னர் சூயஸ் கால்வாயைத் திறந்த வருத்தமும் ஆகியவை தென் சீனக் கடலெல்லையிலுள்ள நாடு களின்மீது இருந்த ஆதிக்கத்தை பிரிட்டிஷார் உறுதிப்படுத்திக் கொள்ள முயலுவார்கள் என்பதை முன்கூட்டி அறிவித்தது. வாணி பத்தைப் பொறுத்தவரை இக் கொள்கை சிறப்பாகவே அமைந்தது. சையாம், பிரெஞ்சு இந்தோசைனு, பிலிப்பைன் தீவுகள், டச்சுக்காரர் களின் கீழிருந்த கிழக்கிந்தியத் தீவுகள் ஆகியவற்றில் தோன்றிய பொருளாதார வ்ளர்ச்சியின் விளைவாக, சிங்கப்பூரும் ஹாங்காங்கும் இறக்குமதி, ஏற்றுமதி செய்யும் தம் வியாபாரத்தைப் பெருமளவில் பெருக்கிக்கொள்வதற்கான வாய்ப்புகளைப் பெற்றன.

இக் கருத்தின் மற்ருெரு புறத்தையும் பார்க்கவேண்டும். மலாயாவின் அனுகூலமற்ற இயற்கையமைப்பும், கடற்கரைகளை

யொட்டியும், நதிகளில் கீழ்ப்படுகைகளிலுமுள்ள சிதறிய குடியிருப்புகளின் எடுப்பற்ற நிலையும், மலேயா தீபகற்பமானது அளவுபடுத்தப்பட்ட ஆற்றல்களோடு கூடியதே என்று பிரிட்டிஷாரைக் கருதும்படி செய்தது. 1821-ல் சையாமியர்கள் கேடாவில் பெற்ற வெற்றியை பிரிட்டிஷார் மனப்பூர்வமாக அங்கீகரிக்கவில்லை. 1826-ல், முன்னெச்சரிக்கையாக, பாங்காக்கிற்கு தூதுவரை அனுப்பி, கேடா, படானி ஆகியவற்றிற்குத் தெற்கிலுள்ள எல்லாப் பரப்புகளின்மீதும் சையாமியர்கள் தம் உரிமையை கைவிடுதற்கு இணங்குமாறும் செய்தனர். 19ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதிக்காலம் வரை, வெல்லஸ்லி மாகாணம், மலாக்கா தவிர, மலேயாவின் உள்நாட்டுப் பகுதிகளின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அக்கறை பிரிட்டிஷாரிடம் இருந்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே, இப் பகுதிகள் பொருளாதார வளர்ச்சியடையாப் பகுதிகளாகவே இருந்தன. நீர்க்கூடல் குடியிருப்பிலிருந்து முதன்முதல் வந்த சீனர்களே தீபகற்பம் தரக்கூடிய எதிர்காலப் பயன்களை வெளிப்படுத்தினர். மேற்கு மலேயாவின் மலையடிவாரங்களில் பரவலாக உள்ள வண்டல் மண்ணுடன் கலந்து கிடக்கும் வெள்ளீயம்பற்றிய விபரம் பல நூற்றுண்டுகளாக மலாய் மக்களுக்குத் தெரிந்திருந்தது. இருந்தாலும், அவற்றினின்றும் எடுக்கப்பெற்றவை மிகச் சிறிய அளவிலேயே யிருந்தன. விழிப்புணர்ச்சியும் கடின உழைப்பும் மிகுந்த சீனர்களுக்கு இத் தாதுப்பொருள் மேற்குக் கடற்கரையை யொட்டிய பேராற்றல் வாய்ந்த செல்வத்தின் ஒரு மூலமாகவும் வியாபாரமுறையில் பயன்படுத்தக்கூடியதாகவும் அமைந்தது. ஒரு சிறு மூலதனத்துடன் வேலை செய்வதற்கான முறையில் அமைந்திருந்தது, சீனர்கள் ஆரம்பத்தில் பெரு வெற்றிகளடைய உதவிற்று.

வெள்ளீய வைப்புகள் நிறைந்த செழிப்பு மிகுந்த லாரட் (larut) என்னும் இடத்தை 1848-ல் கண்டுபிடித்ததைத் தொடர்ந்து, 'வெள்ளீயத்தைத் தேடிச் செல்லும் மனிதத் திரள்' (tin rush) மலேயாவின் உட்பகுதிகளில் புதிய குடியிருப்புகளை அமைத்தது. இதன் காரணமாக அடுத்த சில பத்தாண்டுகளில் பெராக், செலங்கார், இராச்சியங்களிலுள்ள மேற்கு மலையடிவாரங்களிலும் சற்றே குறைந்த அளவில் நெக்ரி செம்பிலனிலும் முற்றிலும் அயல்நாட்டினரால் அடிகோலப்பட்ட ஒரு புதிய பொருளாதாரம் தோன்றியது. இந்தப் பிரதேசங்களில் குறிப்பாகத் தற்போதைய டாய்பிங் (Taiping), ஈபோ (Ipoh), கோலாலம்பூர் (Kualalumpur) ஆகியவற்றிற்கு மிக அருகில், வெள்ளீய வைப்புகளில் வேலை செய்யும் சீனர்கள், பெரும்பாலான பகுதியில் மறைவிலிருந்தும் வெள்ளீயமெடுப்பதில் மிகப் பழைய, ஆனல், சுதேசி முறைகளைக் கையாண்டு. அவர்களே நிர்மாணித்துக்கொண்ட கிராமங்களிலேயே வாழ்ந்து, தம்முடைய தலைவர்களாலேயே ஆளப்பட்டு வந்தனர். சீனக்

குடியிருப்பு அமைந்த இடங்கள் மலாய் மக்களின் குடியிருப்புகளிருந்த இடங்களிலிருந்து தள்ளியே அமைந்திருந்தன. அதாவது, மலாய்களின் கிராமங்கள், ஆற்றுப் போக்குகளின் கீழ்ப்பகுதிகளில், வெள்ளீயமுள்ள மலையடிவாரங்களுக்கப்பால் இருந்தன ஆயினும், மலாய் அரசர்களால் கட்டுப்படுத்த முடியாத அளவில், காலப்போக்கில் சீனர்களுக்கும் மலாய் மக்களுக்குமிடையே சண்டை சச்சரவுகள் மிகுதியாயின.

இத்தகைய பெருகிவரும் குழப்பத்தை அடக்கி ஒழுங்கு முறையைக் கொண்டுவரும் எண்ணத்தோடும், நாட்டின் உட்பகுதியில் வெள்ளீயச் சுரங்க வேலைகளை விஸ்தரிப்பதன்வாயிலாகக் கிடைக்கக்கூடிய பயன்களை நேரடியாகவோ, மறைமுகமாகவோ, சிங்கப்பூரும் பினுங்கும் பெற வேண்டும் என்ற எண்ணத்துடனும் பிரிட்டன், மலாயா நாடுகளில் குறுக்கிடுவதில்லை என்ற தீர்மானமான கொள்கையை முடிவாக மாற்றியது ; 1874-ல் பெராக், செலங்கர், சுங்கி உஜாங் (நக்ரி செம்பிலினில் உள்ளது) என்ற இடங்களில் பாதுகாப்பிடங்களை (protectorates) அமைத்தது. இவ்வெல்லா இராச்சியங்களும் 1889-ல் இவற்றோடு சேர்க்கப்பட்ட நக்ரி செம்பிலனும் மெயின் ரேஞ்சிற்கு மேற்குப் பக்கத்தில் அமைந்திருந்தன. ஒருசில விதிவிலக்கான இடங்களைத் தவிர, அவற்றுள் தகரச் சுரங்கப் பரப்புகள், கடற்கரையிலிருந்து 50 மைல்கள் தொலைவிலேயே இருந்தன. மெயின் ரேஞ்சிற்குக் கிழக்கே அமைந்த பாஹாங், 1888-ல் ‘ பாதுகாக்கப்படும் இராச்சியமாக ’ மாறிய பாஹாங், முக்கியமான தகரச் சுரங்கக் கேந்திரங்கள் இல்லாத பாஹாங்—தங்கம் கிடைக்குமிடமாகத் தவறாக எண்ணப்பட்டது. எஞ்சியுள்ள மலாயா இராச்சியங்களைப் பொறுத்தவரையில் வடக்கிலுள்ள கேடா, பெர்லிஸ், கெலன்டன், டிரெங்கானு ஆகியவை சையாமின் அரசியல் மண்டலத்துக்குட்பட்டவையாகக் கருதப்பட்டன. தெற்கிலுள்ள ஜோஹோர், தன்னுடைய இயற்கையமைப்பின் காரணமாக, எந்தவிதமான முக்கியத் தாதுப் பொருள் வைப்பையும் கொண்டிருக்க முடியாதபடி இருந்தது. மேலும், இது கூர்த்த மதியும் கெடலறு தந்திரமுங்கொண்ட சுல்தான் ஒருவரால் ஆளப்பட்டு வந்தது. இதுவும் 1885-ல் பிரிட்டிஷ் பாதுகாப்பின் கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டது.

பெராக், சலாங்கர், நக்ரி செம்பிலின், பாஹாங் ஆகிய இடங்களில் தழுவப்பட்ட பாதுகாப்பு முறைப்படி அந்தந்த இராச்சியங்களின் அரசர்கள் ஒரு பிரிட்டிஷ் இராச்சியப் பிரதிநிதியைத் தத்தம் இராச்சியங்களில் வைத்துக்கொள்ளவும், மலாயா பழக்க வழக்கங்கள், இஸ்லாம் சமயம் ஆகியவற்றைத் தவிர, மற்றவற்றில் அவ்வரசப் பிரதிநிதியின் ஆலோசனையைப் பின்பற்றவேண்டும் என்பதையும் ஒப்புக்கொண்டனர். இது செலவற்ற மறைமுகமான பிரிட்டிஷ் ஆட்சியாக அமைந்தது. மேலும், பொருளாதார வளர்ச்சி எந்தத் தடையுமின்றி நடைபெற மிகக் குறைந்த நிர்வாக அலுவலகங்களே இம் முறைக்குத் தேவைப்பட்டன

என்பதும் பிரிட்டிஷாருக்குப் பயனுள்ளதாகவே அமைந்தது. 1874-க்குப் பிறகு வர்த்தகமும் குடியேற்றமும் கொண்ட விரைவுத் தன்மையின் வேகத்திற்கேற்ப, அப் பரப்பு முழுவதிலேயும் குறிப்பாக, நெடுஞ்சாலைகளையும் ரெயில்பாதைகளையும் அமைப்பதிலும், சீனக் குடியிருப்பினர்களை மேற்பார்வையிடுவதிலும் தேவைப்படும் சமநிலையான கொள்கைக்கு ஒரு பெரிய விரிவான அரசாங்க அமைப்பு மிக இன்றியமையாது தேவைப்பட்டது. இதன்படி 1895–96-ல் இந்த நான்கு இராச்சியங்களும் 'ஐக்கிய மலாயா இராச்சியங்கள்' (Federated Malay States) என்ற பெயரில் ஒன்றுசேர்க்கப்பட்டன. இதற்கு மத்திய செலங்காரிலுள்ளதும், சுரங்க நகரமான குலாலம்பூர் தலைநகரமாக்கப் பட்டது. ஒருசில ஆண்டுகளுக்குள், கூட்டாட்சியின் நெடுஞ்சாலையும் ரெயில் பாதையும் அமைக்கப்பட்டன. மேற்குக் கடற்கரைக்கும் வெள்ளீயச் சுரங்கங்களுக்கும் இடையேயுள்ள மேற்கு–கிழக்கு இருப்புப் பாதைகள் மலேயா தீபகற்பத்தின் ஒரு கோடியிலிருந்து மற்றொரு முனைக்குச் செல்லும் தெற்கு–வடக்கு ரெயில் பாதையுடன் இணைக்கப் பட்டன. மலேயாவின் ஒரு கோடியிலுள்ள பாஹாங்கின் கிழக்குக் கடற்கரையில் குவன்டன் என்ற இடத்திற்குக் குலாலம்பூர் வழியாக சுவெட்டன்ஹாம் (Port Swettenham) துறைமுகத்திலிருந்து ஒரு புதிய கிழக்கு–மேற்கு நெடுஞ்சாலையும் போடப்பட்டது.

உண்மையில், புதிய அரசியல் கொள்கையினால் எழுந்த ஐ. ம. நா. (F.M.S.) ஏற்கெனவே சுதந்திரமாக இருந்த நான்கு மலாய் இராச்சியங்களின்மீது அமைக்கப்பட்ட ஒரு புதிய அரசியல் ஆதிக்கமாகவே இருந்தது. மலாய் மக்கள் தங்கள் இராச்சியங்களில்கூட எஜமானர்களாக இல்லாத இழிந்த நிலையிலிருந்தார்கள் என்பதற்கு ஐ. ம. நா. நிறுவப்பட்டதை மெய்யாகக் கொள்ளலாம். சுமத்திராவிலிருந்தும் மற்றத் தீவுகளிலிருந்தும் தொடர்ந்த 'அன்னிய மலாய் மக்களின் குடியேற்றம்' (the Malays from areas other than Malaya) இருந்தது என்றாலும், மூன்று நாடுகளிலும் சீனர்கள் மிகப் பெரு இனத்தவராக (largest ethnic group) ஆகிக்கொண்டு வந்தனர். பிரிட்டிஷார் மலாய் இராச்சியத் தலைநகரங்களை மலாயாக்களால் விரும்பப்பட்ட, தொன்றுதொட்டுக் கடற்கரையிலமைந்த இடங்களிலிருந்து, சுரங்கங்கள் நிறைந்த உட்பகுதியிலுள்ள சீனர்களின் நகரங்களுக்கு மாற்றியமைத்தனர் என்பதிலிருந்து சீனர்களின் நிலையைப் புரிந்துகொள்ள முடியும்.

ஐ.ம.நா. இதற்குமுன் சூசகமாய்க்கட்டியங்கூறினாற்போன்றமைந்த கிரவுன் காலனி (crown colony), அதாவது முன்பிருந்த நீர்க்கூடலருகில் அமைக்கப்பட்டதைப்போன்ற பிரிட்டிஷ் ஆட்சியாளரின் படைப்பே என்றாலும், ஆட்சி முறையைப் பொறுத்தவரையில் தனித்தனியாகவே இவ்விரண்டும் இயங்கின. இவ்விரண்டையும் தனித்தனியாக

வைத்திருந்ததற்குக் காரணம், (1) மலாய் இராச்சியங்கள் பிரிட்டிஷ் பிரதேசமாக (British territory) இல்லாதது, (2) கிரவுன் காலனி வர்த்தகச் சமூகத்தின் இலவச வர்த்தகக் கொள்கை, (3) ஐ. ம. நா. வின் முக்கிய உற்பத்திப் பொருள்களான வெள்ளீயத்தைத் தோண்டி எடுப்பதிலும் வியாபாரம் செய்வதிலும் இலவச வர்த்தகக் கொள்கையை அனுமதித்தால் முதல்நிலைப் பொருளையே (Primary product) உற்பத்தி செய்யும் மலாய் இராச்சியங்களின் பொருளாதாரம் பெரிதும் பாதிக்கப்படுதல் என்பன.

இருபதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கக் காலவரை வெள்ளீயச் சுரங்க வேலை எண்ணற்ற சிறு அளவில் ஏற்படுத்தப்பட்ட சீனத் தொழிலகங்களால் நடைபெற்றது. காப்பி, தேயிலை, சர்க்கரை, வாசனைப் பொருள்கள் ஆகியவற்றை ஓரளவில் விளைவிப்பதற்கான முயற்சிகள் செய்யப்பட்டபோதிலும், இத் தகரச் சுரங்கங்களே ஐ. ம. நா. வின் பொருளாதார வளத்திற்கு முக்கிய நிலைத்த மூலமாக இருந்தன. 19ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் காப்பி விலைகளில் உலகச் சந்தையில் ஏற்பட்ட வீழ்ச்சியும், மின்சாரப் பொருள்களைச் செய்ய மோட்டார் கார் தொழிற்சாலைக்கு வேண்டித் தீடீரென்று உயர்ந்த ரப்பரின் மிகுதியான தேவையும் ஒரு தீர்மானமான முடிவை ஏற்படுத்தின. இதனுல் மலாயாவில், வளமற்ற லேடரைட் மண்களிலும் ரப்பர் வளரும் என்பது விரைவாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 1906 முதல் 1910 வரை ஐ.ம.நா. ஓர் ஆண்டில் உற்பத்தி செய்த ரப்பரின் மதிப்பு £ 399,000—லிருந்து 5,923,000 ஆக உயர்ந்தது. ஒருசில ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு நாட்டின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் இது முதலிடம் பெற்றது. இந்த நிலை தற்காலம்வரை தொடர்ந்து நீடிக்கிறது.

மிகப் பெருமளவில் விரிவாக்கப்பட்ட ரப்பர் நடும் தொழிலானது, மற்ற நாட்டுத் தொழிலாளர்களின் விரைவான குடியேற்றத்துடன் (உட்புகுதலுடன்) சேர்ந்தே விளங்கியது. ஏனெனின், சுதேசிகளான மலாய்கள் தம்முடைய மிகப் பழைய ஜீவனத்திற்கான உணவுப் பொருள்களை விளைக்கும் பொருளாதார அடிப்படைக் கொள்கைகளிலிருந்து விலகி, வேறு எவ்வித வேலையையும் மேற்கொள்ள விரும்பவில்லை. வெள்ளீயச் சுரங்கங்களில் வேலை செய்ய மறுத்ததைப் போலவே, ஐரோப்பிய எஸ்டேட்டுகளில் நிலத் தொகுதிகளில்—கூலிக்காக வேலை செய்வதில் எந்த விருப்பத்தையும் கொள்ளவில்லை. ஆனுல், ஏராளமான சீனத் தொழிலாளர்கள், ரப்பர் மரங்களில் துளையிட்டு, ரப்பர் பால் எடுக்கும் தொழிலில் வேலை செய்துவந்தபோதிலும், ரப்பர் நடும் எஜமானர்கள் எஸ்டேட் வாழ்க்கை ஒழுங்கிற்குத் தென் இந்தியாவிலிருந்து வந்த தமிழர்களே தகுந்தவர்கள் என்று கருதினுர்கள். 1901–11-ல் ஐ. ம. நா. வில் இந்தியர்களின் எண்ணிக்கை 68,211 லிருந்து 172,465 ஆக உயர்ந்தது.

தகுந்த தொழிலாளர்களைப் பெறும் பிரச்சினையைவிட வெப்ப மண்டலத்தின் பல பகுதிகளிலுள்ள காடுகளை அழிப்பதில் ஏற்பட்ட மிகுதியான செலவே ரப்பர் நடுதற்குத் தேவையான நிலங்களை ஒழுங்கு படுத்துவதில் மிக முக்கியமான அம்சமாக இருந்தது. மேற்கு மலாயா வில் ஏற்கெனவே, நல்ல சாலைகளும் ரெயில்பாதைகளும் இருந்தமை யாலும், முதலீடு செய்தற்கு உடனடியாகப் பணம் கிடைத்தமையாலும், மேற்கூறியவகையில் எவ்விதத் துன்பமும் அதற்கேற்படவில்லை. ஒரு சில ஆண்டுகளுக்குள் மேற்கு ஐ. ம. நா. வின் சாலைகளையும், மலையடி வாரம் வழியாகச் செல்லும் ரெயில்பாதைகளையும் ஒட்டியுள்ள பெரும் பாலான இடங்கள் ரப்பருக்காக ஒதுக்கப்பட்டன. மேலும்மேலும், பெருகும் ரப்பர் நடுதலுக்கான இடத் தேவை ஜோஹோர் வழியாகச் சிங்கப்பூருக்கும், பெராக்கிலிருந்தும் வெல்லஸ்லி மாகாணத்திலிருந்தும் தென்கேடாக்கிற்கும் இருப்புப்பாதைகளை அமைக்கத் தூண்டியது. வெளிநாட்டார் கவனத்தை ஈர்க்கும் ஒரே பகுதியாக மேற்கு மலேயா இதுவரை இருந்து வந்தது. ரப்பர் நடும் தொழில் மலேயா தீபகற்பத்தின் கிழக்குப் பகுதிகளுக்கும் விஸ்தரிக்கப்பட்டது. கெலன் டனின் உள்ளடங்கிய வடகிழக்குப் பகுதி 1901-லேயே ரப்பர் நடுதலை மேற்கொண்டது. 1907-ல் கேமஸுக்கும் (gemas) கொட பாரு (Kota Baru)-க்கும் இடையே புதிய கிழக்கு ரெயில்பாதை அமைக்கும் வேலை தொடங்கப்பட்டது.

மலேயா தீபகற்பத்தின் உண்மையான வளங்கள் யாவை என்ப தைச் சிறிது சிறிதாக பிரிட்டிஷார் புரிந்துகொண்டுவரும் இச் சூழ் நிலையில், பிரிட்டிஷ் அதிகாரிகள் தீபகற்பத்தில் தங்கள் அதிகாரத்தின் கீழுள்ள பரப்பினை மேலும் விரிவுபடுத்த முடிவு செய்தனர். இதற்கான முயற்சியை முதல்படியை ஐ. ம. நா. வின் வடக்கிலுள்ள சையாம் ஆட் சிக்குட்பட்டிருந்த இராச்சியங்களுக்கு (Siamesa Malay States) பாங் காக்கிலிருந்து கிரா பூசந்திவழியாக ஓர் இருப்புப்பாதையை நில அளப்பு வேலைகளைச் (Survey) செய்ய ஜெர்மன் நாட்டுப் பொறியியல் வல்லுநர்கள் சையாமியர்களால் அனுமதிக்கப்பட்டார்கள் என்பதைக் கண்டுபிடித்ததின்மீது தொடங்கினர்கள். 1909-ல் ஏற்பட்ட பாங்காக் உடன்படிக்கையின்படி (Bankok Treaty) சையாமியர்கள் சில பொருளாதார உதவிகளுக்கும், பிரிட்டிஷார் சையாமில் தம் நேரடி ஆட்சியிலில்லாத மற்றப் பிரதேசங்களிலுள்ள உரிமைகளில் செய்த சில மாற்றத்திற்கும் பதிலாக, கேடா, பெர்லஸ், கெலன்டன், டிரெங்கானு ஆகிய இராச்சியங்களை ஆளும் உரிமையைப் பிரிட்டிஷாருக்கு மாற்றிக் கொடுத்தனர். மேலும், சையாமியர்கள் கிரா பூசந்திக்குக் குறுக்கே நீர் மார்க்கம் (Canal) அமைக்க வேறு எந்த அயல்நாட்டு அரசாங்கத்திற் கும் அனுமதி கொடுப்பதில்லை என்ற வாக்குறுதியையும் வழங்கினர்கள்.

இவ்வாறு, 600,000 மலாய் மக்கள் வாழும் பிரதேசம் பிரிட்டிஷ் ஆதிக்க மண்டலத்தோடு சேர்க்கப்பட்டது. படானி என்ற மலாய் இராச்சியமொன்றுமட்டும் சையாமியர்களின் ஆட்சியின்கீழ் இருக்க ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு, 1914-ல் சிங்கப்பூருக்கும் ஐ. ம. நா. விற்கும் இடையே புவியியல் ரீதியான இணைப்பாக ஜோஹோர் அடைந்த மிகுதியான முக்கியத்துவத்தினுல் வடக்கிலுள்ள நான்கு கூட்டுச் சேராத (Unfederated) இராச்சியங்களோடு பிரிட்டிஷ் கொண்ட ஒப்பந்தத்திற்கு ஒத்து விளங்கும் ஓர் ஒப்பந்தத்தால் ஜோஹோர் பிரிட்டிஷின் நெருக்கமான மேற்பார்வையில் கொண்டுவரப்பட்டது.

(ஈ) 1914-1945 காலத்தில் மலேயாவில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள்

ஒப்பந்தங்களெல்லாம் முடிவடைந்த பின்னர், ஐ. ம. நா. வுடன் ஒருசில ஆண்டுகளுக்குள் ஐந்து கூட்டுச் சேராத நாடுகள் இணைக்கப்படும் என்று நம்பப்பட்டது. உண்மையில் இடைவிடாத தொடர்ந்த பொருளாதார விஸ்தரிப்பில் கொண்ட பெரு நம்பிக்கைகள் ஓரளவே நிறைவைக் கண்டன. முதல் உலக மகா யுத்தத்தினுல் ஏற்பட்ட பொருளாதார கலக்கத்தைப் பின் தொடர்ந்து, மலாயாவின் இரண்டு முக்கியப் பொருள்களின் - ரப்பர், வெள்ளீயம் ஆகியவற்றின் உற்பத்தி, மட்டுமீறிய உற்பத்தி (over production) நிலையை அடைய நேரிடுமோ என்ற பயம் எழுந்தது. இப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் பிரெஞ்சு, இந்தோ சைனு, சையாம், பர்மா, டச்சு, இந்தோனீசியாவின் வெளிப் புறப் பகுதிகள் ஆகிய நாடுகளிலிருந்து வந்த மிகுதியான போட்டியின் விளைவாக இச் சூழ்நிலை உருவாகியது. இந்தப் பிரச்சினையைச் சமாளிக்க இவ்விரு பொருள்களின்மீதும் 1920-லும் 1930-லும் சர்வ தேசக் கட்டுப்பாடுகள் கொண்டுவரப்பட்டதால், மலாயாவின் முன்னேற்ற வேகம் தளர்ந்தது. மலேயாவின் கிழக்கு இராச்சியங்களின் பொருளாதாரத்தில் எதிர்பார்த்த வளர்ச்சி உண்மையில் ஏற்படாததற்கு மேற்கூறிய சம்பவங்களே காரணமாயின.

பலதரப்பட்ட பொருளாதார நிலைமை (Diversified economy) தோற்றுவிப்பதற்காக நெடுங்காலமாகக் கர்த்திருக்கும் நாட்டின் பொருளாதார வளத்திற்காக எண்ணெய்ப் பனை (Oil Palm) வளர்த்தல், அன்னுசி (Pine apple) பயிரிடுதல் ஆகியவைகளில் மக்களின் கவனம் திரும்பியது. ரப்பர் நடுதலில் உள்ள வேளாண்மை முறைகள் வெள்ளீயம் எடுப்பதில் கைக்கொள்ளப்பட்ட முறைகள் ஆகியவற்றிலும் கணிசமான மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. 1910–12-ல் ரப்பர் நடுவதில் 'திடீர் உயர்வு' (Boom) ஏற்பட்டதிலிருந்து மேலும் மேலும் மலாய்க் குடியானவர்கள் தங்கள் ஜீவனத்திற்கான வேளாண்மையுடன் சிறிது

பண வருவாயையும் துணையாகக் கொள்ளச் சில ரப்பர் மரங்களையும் பயிரிட்டார்கள். பல வகைகளில் இந்தச் சிறு அளவுகொண்ட ரப்பர் தோட்டங்கள் (Small Holdings) சர்வதேச விலைகளில் இறக்கம் காணும் கடினமான காலங்களில்கூட, மிகுந்த முதலீட்டுடன் செய்யப் படும் ஐரோப்பிய, சீன ரப்பர் எஸ்டேட்டுகளைக்காட்டிலும், தாழ்ந்து போகாமல் சமாளித்து நிற்கும் ஆற்றலைப் பெற்றிருந்தன. இவ்வாறு 1937-ல், மலாயாவின் மொத்த ரப்பர், உற்பத்தியாகும் 503,494 டன் களில் 188,836 டன்கள் அளவுள்ள ரப்பர் சிறிய அளவு ரப்பர் தோட்டங் களிலிருந்து வந்தன. இத் தோட்டங்களில் பெரும்பான்மையானவை சுதேசி மலாய் மக்களுக்குச் சொந்தமானவையாகும்.

இதேகாலத்தில் தகரச் சுரங்கத் தொழிலில் ஆசியர்கள் கொண்ட ஆதிக்கம் சீர்குலையலாயிற்று. இதற்குக் காரணம் சீனர்களின் பழங் கால முறைப்படி வெள்ளீயம் எடுக்கும் தகுதி பெற்ற பரப்புகள் அனைத் தும் 'தீர்ந்துபோயிற்று' (exhausted). இயந்திர முறைகள் கொண் டும், மிகு முதலீட்டுடனும் வெள்ளீய வயல்களில் வேலை செய்யத் தேவை எழுந்ததால், வெள்ளீயத்தை எடுக்கும் தொழில் முக்கியமாக ஐரோப் பியர்களால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதன்படி 1920 முதல் 1936 வரைக்கும் உள்ள இடைக்காலத்தில் வெள்ளீயச் சுரங்க வேலையில் சீனர்களின் பங்கு 64%-லிருந்து 36%ஆகக் குறைய, ஐரோப்பியர்களின் பங்கோ 36%-லிருந்து 64%ஆக உயர்ந்தது.

இத்தகைய முக்கியமான பொருளாதார மாற்றங்கள் ஏற்பட்ட இக் காலமானது, பிரிட்டிஷாரின் காலனிமுறைக் கொள்கையில் மலாயா வைப் பொறுத்தவரை, ஒரு பெரு மாறுபாட்டைக் குறிக்கிறது. முதல் உலக மகா யுத்தத்திற்குப் பிறகு, மறைமுகமாக ஆளும் கோட்பா டானது மிகுந்த பெருமையைப் பெற்றது. எனினும், பிற்போக்கு நிலையில், மலேயாவில் பெரும்பான்மையினரான மலாய் மக்களைவிட, மேற்கு ஐ. ம. நா. விலும் கிரவுன் காலனியிலும் திணிக்கப்பெற்ற மிகுதியான அன்னியர்களான சீனர்களும் இந்தியர்களும் உயர்ந்த வாழ்க்கைத்தரத்தைப் பெற்றிருப்பதும், இப் பகுதிகளில் மலாய்களை விட எண்ணிக்கையில் மிகுந்து இருப்பதும் பிரிட்டிஷ் ஆட்சி முறை வட்டாரங்களில் 'தவறிழைத்த உணர்ச்சியை' ஏற்படுத்தியது. 1913-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட மலாய் மக்களுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட பகுதி கள் (Malay reservations) முடிவாக, நெல் விளைப்பதற்குகந்த நிலங்களை உட்படுத்திக்கொண்டும், அப் பாதுகாப்பிடங்களுக்குள் உள்ள நிலங்களை அன்னிய இனத்தாருக்குக் கொடுப்பதில் தடை ஏற் படுத்தியும், சுதேசி மலாய் மக்களின் வாழ்க்கை முறைகளைப் பாதுகாத் தன. இதனைச் செயற்படுத்தியும், ரப்பர், வெள்ளீயம் என்பவற்றின் உற்பத்திப் பேட்டையாகும் மேற்கு மலாயாவிலுள்ள பெராக், செலாங் கர், நக்ரி ருசம்பிலின் போன்ற இராச்சியங்கள் - அதாவது ஐ. ம. நா.

தொகுதியிலுள்ள இராச்சியங்கள் தம்மிடத்திலுள்ள எண்ணற்ற சீனர்கள், இந்தியர்கள் ஆகியோரின் ஆதிக்கத்திலேயேயுள்ளன என்ற எண்ணத்தை மாற்றியமைக்க முடியவில்லை. இத் தவறை மீண்டும் இழைக்காமலிருக்க, சீனர், இந்தியர் ஆகியோரின் குடியேற்றத்தைக் கட்டுப்படுத்தப் போதுமான முயற்சிகளைக் கூட்டுச்சேரா பிற இராச்சியங்களில் 1914–1940 காலத்தில் ஆங்கிலேயர் மேற்கொள்ள எண்ணினர்.

ஜோஹோரைப் பொறுத்தவரையில் அயல் நாட்டுத் தொழிலாளர்களை ஏற்றுக்கொள்வதைக்காட்டிலும், இந்தோனீசியர்களின் குடியேற்றத்திற்கு ஊக்கமளித்த அதன் சுல்தான் தன் இராச்சியத்தின் 'மலேசியன் இயல்பை' (Malaysian character) முற்றும் கெடாதபடி பொருளாதார வளர்ச்சியை ஏற்படுத்தியதில் வெற்றி கண்டார். பிரிட்டிஷ் அதிகாரிகளுக்கிடையே கேலன்டன், டிரெங்கானு போன்ற பகுதிகள் உண்மையான மலேயா என்ற எண்ணமும் எல்லாவகைகளிலும் இதன் மலேசியன் இயல்பு பாதுகாக்கப்பட வேண்டும் என்பதும் வேரூன்றியது.

1931-ல் அகில மலாய் யூனியன் (Pan Malay Union) ஒன்றை நிறுவுவதற்கான திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டது. இத் திட்டத்தின் அடிப்படை நோக்கத்திற்கெதிரான வகையில் பிரிவினைக் கொள்கைகள் இத் திட்டத்திற்கெதிராகத் தலை எடுத்தன. அகில மலேயா யூனியன் கொள்கை ஐ. ம. நாடுகளில் உள்ள ஐரோப்பியர், சீனர், இந்தியர், ஆற்றல் வாய்ந்த பொருளாதார விழைவு நோக்கங்களைக்கொண்ட மக்கள் – ஆகியோரின் எதிர்ப்பைப் பெற்றது. பிரிட்டிஷ் நிர்வாக அதிகாரிகளுக்கும், பிற நாட்டுக் குடிமக்களுக்குள்ளும் கருத்து வேறுபாடுகள் மிகுதியாயின.

ஐ.ம.நா. விற்கும் கிரவுன் காலனிக்கும் இடையே இன்னமும் இருந்த கடுமையான பகைமைப் போட்டியானது, இப் பிரச்சினையை மேலும் சிக்கலாக்கியது. இவ்விரு பரப்புகளும் தத்தமுடைய பொருளாதார விழைவு நோக்கங்கள் பரஸ்பரம் ஒத்துப்போக முடியாத தன்மைகளைக் கொண்டிருப்பதாகவே பொதுவாகக் கருதப்பட்டது. இக் கருத்துத் தவறான அடிப்படையிலெழுந்ததுஎன்பதைக் காலம் உணர்த்தியது. இரண்டாவது உலக மகா யுத்தம் ஏற்பட்ட கால முதல், பினாங், ஐக்கிய மலேயா இராச்சியங்களில் ஓர் இலவசத் துறைமுகமாக இருந்தது என்ற ஓர் உண்மையைத் தவிர, இந்த நூற்றாண்டின் தொடக்க முதற் கொண்டு, ஐ.ம.நா. கிரவுன் காலனி இராச்சியங்கள் ஆகியவற்றின் நோக்கங்கள் ஒன்றுசேர நெருங்கின. நல்ல துறைமுக வசதிகளுக்கான அபிவிருத்திகள் செய்ததிலும் அண்டையிலுள்ள நாடுகளில் மிகுதியான தேசியத்தன்மை பெற்ற பொருளாதாரக் கொள்கைகள் வகுப்பதிலும்

அண்டையிலுள்ள தெ.கி. ஆசிய நாடுகள் முனைந்ததனால், சிங்கப்பூருக்கும் பினுங்கிற்கும் பயன்பட்ட பின்னிலங்கள் (Hinder lands) படிப்படியாகப் பரப்பில் குறைந்தன. அக் குறைவிற்கு ஏற்ப, ஏற்பட்ட வர்த்தக நஷ்டத்தைப் போக்க, மலாயா தீபகற்பத்தோடு பெருமளவில் வியாபாரத்தைக் கொள்ள இவ்விரு துறைமுகங்களும் விழைந்தன. மேலும், சிங்கப்பூரைத் தலைமையிடமாகக் கொண்ட வியாபார நிர்வாகத் தலைமையகங்களின் செயல் முறைகளின் வாயிலாக, கிரவுன் காலனியின் வியாபார நோக்கங்களுக்கும் ஐ.ம.நா. வின் ரப்பர் நடுதல், வெள்ளீயமெடுத்தல் ஆகிய நோக்கங்களுக்கும் நெருங்கிய தொடர்புகள் வளர்க்கப்பட்டன. இவ்வுறவு, இரண்டு உலக மகா யுத்தத்திற்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் (1914–1940) மலேயாவின் இவ்விரு பிரிட்டிஷ் பகுதிகளின் விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சிக்குச் சிறப்பான முறையில் துணை புரிந்தது.

பொருளாதார ஒற்றுமைக்கான இத்தகு போக்குகள் மலாயாவில் பிரிட்டிஷ் நோக்கம் தொடங்கிய காலத்தில் சில அம்சங்களில் இருந்திருக்கின்றன. கிரவுன் காலனியின் வர்த்தகத்திலும், மற்றச் செயல் முறைகளிலும் பெறப்பட்ட செல்வமே முதன்முதலிலிருந்து, சுரங்க வேலைக்கான முதலீட்டைக் கொடுத்து, பின்பு, வெள்ளீய உற்பத்திப் பெருக வழி வகுத்தது. தோண்டியெடுக்கப்பட்ட வெள்ளீயம் சிங்கப்பூரிலும் பினுங்கிலுமே உருக்கப்பட்டன. பிறகு, வெள்ளீயம் தந்த செல்வம் மலேயா தீபகற்பத்தில் சாலைகளையும் இருப்புப்பாதைகளையும் அமைக்க உதவியது. மிகுதியாயிருந்த செல்வம், ரப்பர் தொழிலை வளர்க்கப் பெருந்துணையாயிற்று. இக் கூறுபாடுகளே சிங்கப்பூரை, உலகத்திலேயே ரப்பருக்கான மிகப் பெரு விற்பனை இடமாகச் செய்தன. இந்தக் குறிப்பிடும் நன்னிகழ்ச்சிகளும் சிங்கப்பூரின் சாதகமான புவியியல் இருப்பிடத் தன்மையும், மேற்கிலுள்ள வெள்ளீயம் நிறைந்த பேட்டைக்கு எளிதாக வருவதற்கு நீர்க்கூடல்கள் வழியாக வரும் கடல் நெடுவழி இருப்பதும் ஒரு காலத்தில் பிற்போக்கு நிலையைக் கொண்ட மலேயா, தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே செழிப்பு வாய்ந்த பிரதேசமாக எவ்வாறு யிற்று என்பதை விளக்குகின்றன.

போருக்கு முன்னிருந்த மலேயா 7 தனித்தனியான அரசாங்கங்களைப் பெற்றிருந்தபோதிலும், ஒரே நாடாக இருந்தது. அப்போதிருந்த மிகப் பெரிய பிரதேச வேறுபாடுகள் கிரவுன் காலனிக்கும் ஐ.ம.நா.வுக்கும், ஐந்து கூட்டுச் சேராத' நாடுகளுக்கும் இடையேயுள்ள அரசியல் வேறுபாடுகளினின்றும் எழவில்லை. மாறுக, வேற்றுமையானது, உயர்ந்து வளர்ந்த பொருளாதார நிலையும், விரிவான போக்குவரத்துப் பின்னலமைப்பும், அயல்நாட்டுக் குடியிருப்புகளைக்கொண்ட எண்ணற்ற நகரங்களையும்கொண்டு, சிங்கப்பூரிலிருந்து தெற்குக் கேடா வரையும் வெள்ளீயம், ரப்பர் என்ற இரண்டின் பேட்டையாய்த் திகழ்ந்த மலேயா

வின் மேற்குப் பகுதிக்கும், அயல் நாட்டவர்களின் குறுக்கீடில்லாது பழமையான ஜீவனத்திற்குரிய பொருளாதாரத்தையும், பெருளாதார வளர்ச்சியில் பின்தங்கிய இயல்பையும் கொண்ட, கெலன்டன், டிரெங் கானு என்பவற்றுடன் பஹாங்கும் கிழக்கு ஜோஹோரும் உள்ளடங்கிய மலேயா தீபகற்பத்தினுடைய பெரும்பாலும் வளர்ச்சி பெருத மூன்றிலிரு பங்குகள் கிழக்குப் பகுதிக்கும் தீபகற்பத்தின் 60% பரப்பைக் கொண்ட தீபகற்பத்தின் கிழக்குப் பகுதிக்கும் இடையேதானிருக்கிறது.

கிழக்கிற்கும் மேற்கிற்கும் இடையேயுள்ள இந்த வேறுபாடு, போருக்கு முன்னிருந்த மலாயாவின் புவியியல் அமைமுறையிலுள்ள சிறப்பான இயல்பாகும் என்பதில் ஐயமில்லே. என்ருலும், இதனே அரசியல் தொகுதிகளேக் காட்டும் தேசப்படத்தில் காண்பதரிது. குறிப்பாக, நாட்டின் மூன்றிலொரு பங்கான மேற்குப் பகுதியில் நதி களே எல்லேகளாகக்கொண்ட இராச்சியங்களின் எல்லேகள்—தாழ்ந்த நீர் பிரியுமிடங்கள் (Water-Shed) தங்களுடைய சிறப்பையிழந்து விட்டன எனலாம். காடுகள் அழிக்கப்பட்டு, சாலேகளேயும் இருப்புப் பாதைகளேயும் கொண்ட இந்த இராச்சியங்களுக்குப் பொது இயல்பாக உள்ள ரப்பர் தோட்டங்களும் வெள்ளீய வைப்புகளும் அரசியல் எல்லே களே அசட்டை செய்யும் விதத்திலேயே ஓர் இராச்சியத்திலிருந்து மற்ருேர் இராச்சியத்தினுள் பிரிந்து, நீண்டு, பரவிக் கிடக்கின்றன. ஆயினும், எல்லா வெளிப்புறத் தோற்றங்களுக்கும், இராச்சியங்களே ஆட்சிமுறைக்கு ஆதாரமாக இருந்தன. இவ்வாறுதான் மலேயா, மலாய் மக்களின் நாடு என்ற கனவு பாதுகாக்கப்பட்டது.

மக்கள் பரவலிலுள்ள அம்சமே மாறுபட்ட கதையைக் கூறுகிறது. 1921-ல் உள்நாட்டிற் பிறந்த சுதேசி மலாய்கள் மலேயாவில் குடியேறிய அன்னிய மலாய்கள் ஆகிய இரு பிரிவினரின் சேர்ந்த எண்ணிக்கையை, சீனர்களும் இந்தியர்களும் சேர்ந்த எண்ணிக்கை முந்திக்கொண்டது. மேலும், அதிலும் சிறப்பாக 1930-ல் மலேயாவில், பெருமளவு சீனர்கள் நிலேயாக மலாய்ப் பிரஜைகளாகவே வாழத் தொடங்கினர். இவ்வகை யில் மலேயாவின் சமூகம் ஒரு ஸ்திரமான தன்மையை அடைய ஆரம் பித்தது எனலாம். இக் காலத்திலேயே–அதாவது பல்வேறு மக்களினத் திற்கிடையே ஒற்றுமை நிலவியபோதே–மலேசிய சமஷ்டியை அமைக்க பிரிட்டிஷார் தவறியது பெரும் துரதிர்ஷ்டமேயாகும்.

இவ்வகைப்பட்ட ஒரு கொள்கை, அக் காலத்தில் ஏதோ ஒருவகைப் பட்ட ஆட்சி முறைக்குத் தர்க்க ரீதியிலமைந்த பாராட்டாக இருந்திருக் கலாம். உண்மையில் அத்தகைய பகுத்தறிவிற்குப் பொருந்திய ஓர் ஒழுங்குமுறை நெடுங்காலத்தில் தேவையாகும். ஏனென்ருல், இங்கி லாந்தைப்போன்ற அளவும் லண்டன் மக்கள்தொகையைக் காட்டிலும் குறைந்த மக்கள்தொகையுடைய நாட்டில், ஏழு தனியான அரசாங்கங்

களை வைத்து நடத்துதலில் உண்டான வீண் செலவு ஒருபுறமிருக்க, பல அரசியல் பகுதிகளைத் தொடர்ந்து நீடிக்கவிட்டது அரசியல் தந்திரங்களுக்கு மாருன, கடுமையான தீமைகளையும் ஏற்படுத்தின. இவ்வாறு, சிங்கப்பூரைக் கப்பல் தளமாகப் படைத்ததும், மலேயாவின் ரப்பர், வெள்ளீயம் ஆகியவற்றின் அளவற்ற திறத்தால் அந்நியச் செலாவணியில் பொருள் பெறச் செய்ததும் ஆகிய இவ் விரண்டும் தீபகற்பத்தைத் தெற்கு ஜப்பான் படையெடுக்கத் தூண்டுகோல்களாகின. இந்தப் பயமுறுத்தலினின்றும் பாதுகாத்துக்கொள்ளுதற்குத் தீபகற்பத்திற்குப் பொதுவான பாதுகாப்பு நிர்வாகம் தேவை. இதை ஓர் அளவிற்கு பிரிட்டிஷார் புரிந்துகொண்டிருந்தார்கள் என்பதற்கு 'மலேயா கமாண்ட்' (Malaya command) அமைக்கப்பட்டது சான்ருகும். துரதிருஷ்ட வசமாக, 1941-ல் ஜப்பானிய முன்னேற்றத்தை முறியடிக்க இதற்கும் மேலான முயற்சிகள் பல தேவைப்பட்டன. மேலும், முன்னிருந்த நேச நாடுகளுடன் வேறு பல நிலைகளில் கொண்டிருந்த தொடர்புகளால் உலகத்தின் பல பகுதிகளில் போரைச் சமாளிப்பதற்கான பாதுகாப்பு வேலைகளைக் கைக்கொள்ள பிரிட்டன் ஆயத்தமானது. ஆனால், மலேயாவைப் பொறுத்தவரை, அத் தீபகற்பத்தின் உண்மையான இராணுவ முக்கியத்தன்மை (Strategic Role) முழுமையும் பிரிட்டிஷார் புரிந்துகொள்ளவில்லை என்பதை இரண்டாவது உலக மகா யுத்தம் உணர்த்தியது.

(உ) மலேயா: பொருளாதாரப் புவியியல்

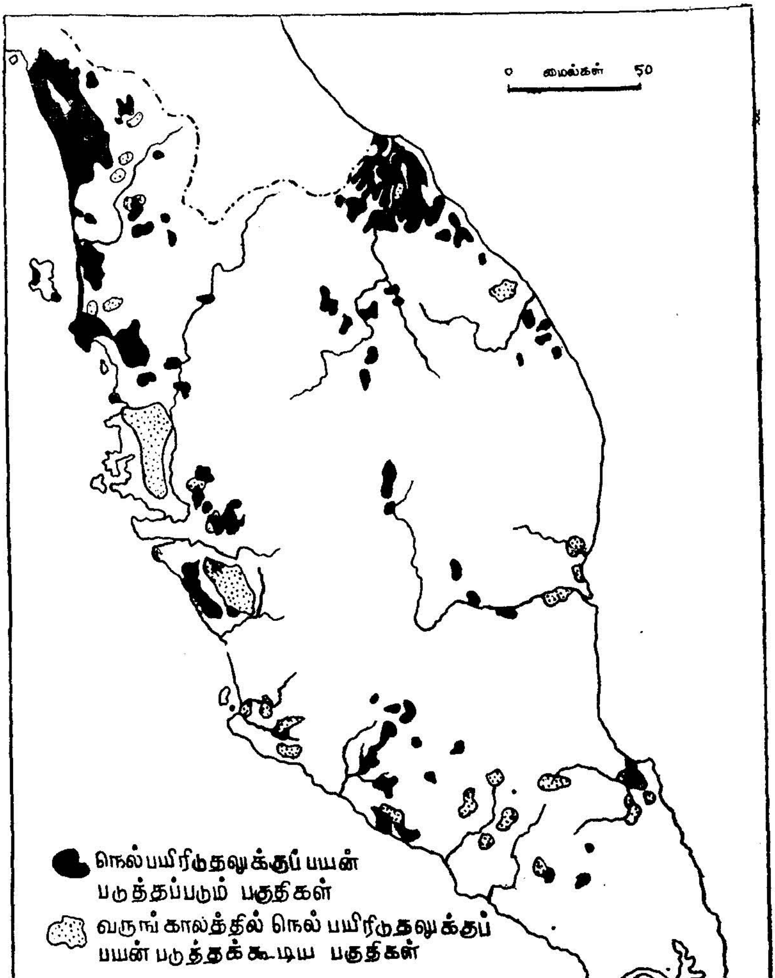
1945-க்கும் 1948-க்குமிடையே, இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தின் போது ஜப்பானியர்களின் கைவசம் நாடு இருந்ததன் காரணமாகத் தோன்றிய முடங்கப்பட்ட விளைவுகளிலிருந்து மலாயா ஒரு சிறப்பான 'பொருளாதார மீட்சியை' அடைந்தது (Economic Recovery). 1948–1960 காலத்தில் கம்யூனிஸ்டுகளால் ஏற்று நடத்தப்பட்ட பயங்கரச் செயல்களுக்கும் மீறி, இந்த 'மீட்சியானது', மேலும் தொகுக்கப்பட்டு, அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் நிர்வகிக்கப்பட்டு வந்தது. இதே காலத்தில், நாட்டின் அரசாங்கப் புவியியலில் பெரு மாறுதல்கள் ஏற்பட்டிருந்தன. முன்னைய பிரிவுகளான நீர்க்கூடல் அருகிலுள்ள காலனி, ஐக்கிய மலேயா இராச்சியங்கள், ஐந்து கூட்டுச் சேராத இராச்சியங்கள் ஆகியவை மறைந்து போயின. அவற்றின் இடங்களில் 1946-ல் முதலில் மலாயன் யூனியன் (Malayan Union) ஏற்படுத்தப்பட்டது; பின்னர், 1948-ல் சிங்கப்பூரைத் தவிர, முழு மலாயாவையும் உள்ளிட்ட மலேயா சமஷ்டி (Federation of Malaya) தோற்றுவிக்கப்பட்டது; இதற்கிடையில் சிங்கப்பூர், முடியாட்சியுடன் கூடிய காலனியாக மாறி, இறுதியில் 1958-ல் அது சிங்கப்பூர் இராச்சியமாக ஆயிற்று. சிங்கப்பூர் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வியாபார கேந்திரமாகவும், அதனுடைய பொருளா

தார, சமூக விழைவு நோக்கங்கள் மலேயா தீபகற்பத்தைக்காட்டிலும் வேறுபட்டது என்ற பிரிட்டிஷ் கொள்கையால் மேற்கூறிய அரசியல் பிரிவினை தீர்மானிக்கப்பட்டது என்றாலும், இவ்விரு தொகுதிகளுடைய பொருளாதாரங்கள் இன்னமும் நெருங்கி ஒன்றோடொன்று இணைந் திருப்பதாலும் 1957 ஆகஸ்டில் சுதந்திரத்தை அடைந்த அளவிற்கு (ஃபெடரேஷனின்) கூட்டாட்சியின் முன்னேற்றம் மிக விரைவாக இருந்ததென்றாலும் இவ்விரண்டையும் ஒரே பிராந்தியமாக இவ்வத்தி யாயத்தும் அடுத்துவரும் அத்தியாயத்தும் பார்ப்போம். சிங்கப்பூர் சுதந்திரக் குடியரசாக இன்று தனி அரசியல் தகுதியை அடைந் துள்ளது. மலாய்கள் ஜீவனத்திற்குரிய உற்பத்தியைச் செய்வதில் ஈடுபட்டிருப்பதும், தகரம், ரப்பர் உள்ள பேட்டை (பட்டை)யிலுள்ள சீனர்களும் இந்தியர்களும், ஏற்றுமதிக்காக அப் பொருள்களை உற் பத்தி செய்வதில் ஒருமுகப்பட்டிருந்ததும், சிங்கப்பூர், பினாங் குடி மக்கள் நீண்டகால இறக்குமதி ஏற்றுமதிக்கான வியாபாரத்தை நிர்வகிக்கவும், மலேயா பொருளாதாரமானது அதனிடத்திலுள்ள சமூகங்களைப்போன்று பலதரப்பட்ட இயல்பைப் பெற்றிராததால் இந்த முக்கியப் பிரிவுகளைத் தனித்தனியாக வர்ணிப்பதே சாலச் சிறந்த தாகும்.

ஜீவனத்திற்கான பொருளாதாரமும் உணவு உற்பத்தியும்

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்ற முன்னேற்றமடைந்த பிரதேசங் களிலுள்ளதைப்போல, மலாயாவில் அரிசி, நிலையான உணவின் முக்கியப் பொருளாக அமைந்திருக்கிறது. மலாய்களுக்கு மட்டுமல்லா மல், இந்தியர்களுக்கும் குடியேறிய சீனர்களுக்கும் அது உணவுப் பொருளாக அமைகிறது. மலேயா பாதுகாப்பிடங்களின் எல்லைக்குள் ளிருக்கும் நெல் விளைச்சலுக்குகந்த நல்ல நிலங்களையும் உள்ளடக்கிக் கொண்டு, மலேயாவின் வாழ்க்கைப்போக்கைப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்ற பிரிட்டிஷ் கொள்கையும் ஓரளவிற்குக் காரணமாகும்; மேலும், நெல் விளைத்தலைக் காட்டிலும் தோட்ட விவசாயமும் மார்க்கெட் தோட்டமமைத்தலும் ஆகிய இரண்டும் இதுவரைக்கும் உயர்ந்த அள வில் பணத்தைப் பெற்றுத் தந்ததனாலும், சாதாரண பலனையேயளிக்கும் நெல் விளைத்தல் முழுவதும் மலாய்கள், குடியேறிய மலாசியர்கள் ஆகி யோருடைய கைகளில் இருந்ததற்குக் காரணமாயின. நாட்டுப்புறங் களிலுள்ள மலாய்கள் தமக்கு வேண்டும் நிலையான உணவுப் பொருள் தேவைகளைத் தாமே உற்பத்தி செய்துகொள்ள வேண்டியிருப்பதால், சில சிறு விதிவிலக்குகளைத் தவிர, சமீபகாலம்வரையும், ஜீவனத்திற்கு அடிப்படையாக அரிசிப் பயிர் செய்தலை மேற்கொண்டனர். இந்தியர், சீனர்களின் தேவைக்காக அரிசி இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. போருக்கு முன்னால் மலேயா நாட்டினுள் செலவாகும் அரிசியில் மூன்றி லொரு பங்கே விளைந்தது. 1939-க்குப் பிறகு இந்த நிலையை மாற்றி

யமைக்கப் பல முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. என்றுலும் ஜப்பான், நாட்டினைப் பிடித்துக்கொண்ட பொழுதும், பின்னர் விட்டுவிட்டபொழுதும்,



படம் 31. மலேயா : நெல் விளையும் பகுதிகள்

மலாயா கடும் அரிசிப் பற்றுக்குறையால் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டது. அது முதற்கொண்டு உற்பத்திப் பெருக்கத்தைத் தூண்டச்செய்த முயற்சிகள் பெருமளவில் வெற்றிபெற்றன. இதற்கிடையில் எண்ணிக்

கையில் கணிசமான அளவு மக்கள்தொகை பெருகியிருக்கிறது என்ருலும், இன்று நாட்டின் மொத்தத் தேவையில் மூன்றில் இரு பங்கு அரிசியை மலேயாவே விளைவிக்கிறது.

1957-ல் மலேயா சமஷ்டியில் முழு வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருந்த 2,126,112 மக்களுள், 398,295 மக்கள் நெல் விளைவித்தலில் ஈடுபட்டிருந்தனர். இதனுல், 614,387 தொழிலாளர்களைக்கொண்ட ரப்பர் பயிர் செய்தலுக்கு அடுத்தபடி இரண்டாவது இடத்தை இது பெற்றது. 1959-ல் நெல் விளைவிக்கும் இடங்களாக 934,000 ஏக்கர்களும், மொத்த நெல் உற்பத்தி 700,000 டன்களுமாகும். அதாவது, மலேயா சுமார் 443,000 டன்கள் அரிசியையே ஆலைகளிலிருந்து பெற முடிந்தது. அதே ஆண்டில் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட அரிசியின் அளவு 438,600 டன்களாகும். தாய்லாந்து, பர்மா ஆகிய நாடுகளிலிருந்து அரிசி இறக்குமதி செய்யப்பட்டது.

உள்நாட்டில் நெல் விளைக்கும் இடங்களில் மொத்தப் பகுதியில் சிறு பகுதியே—61,000 ஏக்கர்கள் பாசன முறைகளைப் பயன்படுத்தியே நெல் விளைத்தது. மேலும் மெனங்கபவ மலாய்களிடமிருந்தும் ஜாவானியர்களிடத்தும் முன்பு கலாசாரத் தொடர்புகள் கொண்டபோதிலும் திடல்களில் பயிரிடும் முறையை தீபகற்பத்திலுள்ள சுதேசி மலாய்கள் பின்பற்றவில்லை. இதனுல், கடற்கரைக்கருகிலுள்ள தீபகற்பத்தின் தாழ்ந்த பகுதிகளிலும், ஆற்று வெள்ளத்தில் மூழ்கும் சமவெளிகளிலுமே நெல் விளையும் நிலங்கள் உள்ளன. பெருமளவில் நெல் விளையும் நிலங்கள் வடமேற்கிலும், கேடா, வெல்லஸ்லி மாகாணம், கிரியான் (Krian) ஆகியவற்றிலுள்ள வண்டல் தாழ்நிலங்களிலும், வடகிழக்கிலிருக்கும் கேலன்டனிலுமே இருக்கின்றன. எஞ்சிய நெல், தீபகற்பத்தின் தெற்குப் பகுதிகளிலுள்ள, பரவலாகச் சிதறியும், ஆனுல், பொதுவாக மிகச் சிறியதாயுமுள்ள நிலத் துண்டுகளில் விளைவிக்கப்படுகின்றன.

1954–55-ல் ஏக்கர் ஒன்றுக்குச் சராசரி நெல் விளைச்சலானது 37 புஷல்ஸ் ஆகும். இது தொடர்ந்து உயர்ந்து வருகிறது; தென் கிழக்கு ஆசியாவின் சராசரிக்கும் மேற்பட்டிருக்கிறது. வடக்கிலுள்ள வெப்ப மண்டல மான்சூன் நாடுகளைக்காட்டிலும் மலேயாவின் சீதோஷ்ண நிலையானது நெல் விளைச்சலுக்கு அவ்வளவு பொருத்தமானது அல்ல என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. இந்தப் பிரதேசங்களுக்கு முரணுக, மலேயாவில் நெல் விளைச்சல் பொதுவாகவே தீவிர முறையில் செய்யப்படுகிறது. நிலங்கள், ஒப்புநோக்க மிகச் சிறியவையே. இவை மேலும் சிறு பிரிவுகளாக்கப்பட்டிருக்கின்றன (Fragmented). இத் தொழில் ஜீவனத்திற்கான அடிப்படையில் அமைக்கப்படுகிறதேயன்றி, வியாபாரமுறையில் அமைக்கப்படவில்லை. பர்மா, தாய்

லாந்து, தெற்கு வியட்நாம் ஆகியவற்றின் நாடுகளில் உள்ள நெல் விளைக்கப்படும் பெரிய பரப்புகளில் உள்ள மிகப் பெரிய ஆலைகளைப் போன்றவை மலேயாவில் இல்லை. மொத்த உற்பத்தியில் சமீபகாலத்தில் ஏற்பட்ட பெருக்கம் அடைந்தும் கூட, மலேயா, நெல் விளையும் பகுதிகளை விரிவாக்கப்படுவதன்வாயிலாகவும், தற்போதுள்ள பரப்புகளில் வேளாண்மைத் திறத்தை அபிவிருத்தி செய்வதன்வாயிலாகவும் தனக்கு வேண்டிய அரிசியில் உயர்ந்த அளவில் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று அரசாங்கம் தீர்மானித்திருக்கிறது. நெல் விளையும் நிலங்களை விரிவுபடுத்தல் என்பதைப் பொறுத்தவரையில், இயற்கைப் புவியியல் கடுமையான கட்டுப்பாட்டை விதித்திருக்கிறது என்பதை ஏற்கெனவே பார்த்தோம். 1950-ல் பயிர் செய்யப்படாத பகுதிகள் 7,63,000 ஏக்கர்கள் என்று மதிக்கப்பட்டிருந்தன. அதாவது, அவை நன்செய் நெல் விளையும் நிலங்களின் மொத்தப் பரப்பளவை விடக் குறைந்தது. மேலும், சாகுபடி செய்யப்படாத இந் நிலங்களில் பெரும்பான்மையானவை அமிலப் பீட் (Acid Peat) சதுப்பு நிலப் பிரச்சினையைக் கொண்டிருந்தன. காடுகளை அழிப்பதில் ஏற்படும் கடுஞ் செலவு, எங்கெங்குத் தேவையோ அங்கங்கு வடிகாலோ அல்லது பாசன வசதியோ ஏற்படுத்துதல், போக்குவரத்து, மற்ற வசதிகளைச் செய்தல் ஆகியவை எல்லாம் செயற்படுத்தப்பட்ட பின்புதான் இந் நிலங்களை வேளாண்மைக்கு உகந்தனவாக மாற்றியமைக்க முடியும். அவ்வாறு நிலம் அடையப்பட்டாலும், வேளாண்மை புரியக் குடியானவர்களைப் பிற நாடுகளிலிருந்தே கொண்டுவரவேண்டும். ஏனென்றால், நிலமில்லை என்ற பிரச்சினை இதுவரை சுதேசி மலாய் மக்களிடம் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அன்றியும் செலங்காரிலுள்ள டேன்ஜாங்ஸ், கராங்க் (Tanjongs, Karang) பகுதியில் 500,000 நெல் விளையும் ஏக்கர்கள் பாசனத்தின்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டன. 1953-ல் இத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. மிகப் பெரிய டிரான்ஸ்–பெராக் ஆற்றுப் பாசனத் (Trans-Perak river irrigation scheme) திட்டத்தின் துணைகொண்டு காம்பாருக்கு (Kampar) மேற்கே 180,000 ஏக்கர்களில் உள்ள காடுகளை அழித்து, அவற்றை மலேயாவின் புது நெல் விளையும் தொகுதியாகக் கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. இவ் விரு பரப்புகளிலும் மற்ற இடங்களிலும் ஏற்பட்ட அனுபவத்தை ஒட்டிப் பார்க்குங்கால், காடுகளை அழிப்பதில் ஏற்கெனவே புரட்சியை ஏற்படுத்திய இயந்திர மயமாக்கும் தன்மை, இப் பகுதியில் நெல் விளைக்கும் தொழிலை ஏற்றுக்கொள்ளும் மக்கள் குறைந்திருப்பதால் ஏற்படும் பிரச்சினைக்குத் தீர்வு காண ஓரளவிற்கு உதவி செய்யும். எவ்வாறிருப்பினும், உழுதல், பரம்படித்தல் ஆகியவற்றை இயந்திரங்களைக் கொண்டு செய்வதற்கு முறைகள் ஏற்பட்டுள்ளன. நடுதல், அறுவடை செய்தல் என்ற சிக்கலான தொழில்கள்மட்டும் தொடர்ந்து தற்போது கஷ்டங்களைத் தருகின்றன.

ஏற்கெனவே நெல்லிற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ள நிலங்களில் இயந்திர முறை விவசாயம் புகுத்தப்பட்டாலும், அவற்றில் உழவர்கள் உழுந் தன்மை இன்று ஓர் ஏக்கரிலிருந்து கிடைக்கும் நெல் அளவை உயர்த்துதற்கு வழி இல்லை. ஆகவே, தற்போதுள்ள வடிகால், பாசன வசதிகள் ஆகியவற்றை அபிவிருத்தி செய்தல், ரசாயன உரங்களை மிகுதியாகப் பயன்படுத்துதல், விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நெல் விதைகளைக் கொள்ளுதல் ஆகியவற்றிற்கு இயந்திரமயமாக்கலைக் காட்டிலும் மிகுதியான ஆதரவு தரப்படுகிறது. மேற்கூறிய வழியில் தொடர்ந்து முயற்சி செய்தால், ஒவ்வோர் ஏக்கரிலும் உள்ள விளைச்சலானது சந்தேகமின்றிப் பெருகும். மேலும், இருபோகம் செய்தலுக்கான விஸ்தரிப்புக்குரிய அபிவிருத்திகள் செய்யப்படும் என்று எதிர்பார்க்கின்றனர்.

நெல் உற்பத்தியைத் தவிர, மலேயாவின் ஜீவனத்திற்கான பொருளாதாரம் பழ மரங்களைப் பயிரிடுதலையும் தன்னுள் கொண்டிருக்கிறது; நிழல் தருதற்கான ஓலையும், வீடு கட்டுதற்கான பொருள்களும், உணவிற்கும் விளக்கிற்குமான எண்ணெயும் தரும் தென்னை மரங்களைப் பயிர் செய்வது முக்கியமாக உள்ளது. மிக முக்கியமானதும், அதே அளவில் கடற்கரைகளிலும் ஆற்றுப்பாங்கான இடங்களிலும் தொன்றுதொட்டு அமைந்துள்ள குடியிருப்பினரோடு தொடர்பு படுத்திப் பேசப்படுவதும் ஆகிய மீன் பிடித்தலுக்கு—கடலிலும் தூய நீரிலும்—இரு இடங்களிலும்—அதிக ஆதரவு காட்டப்படுகிறது. இது (மீன்) நிலையான உணவுப் பொருள்களுள் இரண்டாவது இடத்தைப் பெறுகிறது. வடகிழக்குக் கடற்கரையிலுள்ள கிராமங்கள் மீன் பிடித்தலில் சிறப்பைப் பெற்றிருக்கின்றன. இத் தொழில் பயிர்த் தொழிலுக்குத் துணையான பிறிதொரு தொழிலாக மேற்கொள்ளப்படுகிறது. ஆண்டிற்கு ஆண்டு பிடிக்கப்படும் மொத்த மீன்களின் எடை அதிகரித்துக்கொண்டே வருகிறது. 1959-ல் கடலிலிருந்து பிடிக்கப்பட்ட மீன்களின் எடை தீபகற்பத்தில் 118,600 டன்களும் சிங்கப்பூரில் 10,663 டன்களும் ஆகும். இவற்றுடன் தூய நீரிலிருந்து 20,000 டன்கள் மீன்கள் பிடிக்கப்பட்டன.

தொன்றுதொட்ட சுதேசி மலாய்களின் வாழ்க்கை முறைகளை வாணிபத்தில் – பொருளாதாரத்திற்கான – பாய் முடைதல், ஆடை நெய்தல், படகு கட்டுதல், மரம் அறுத்தல், மாவு அரைத்தல், வீடு கட்டுவதற்கான பொருள்களைத் தயாரித்தல், மட்பாண்டம் செய்தல், வீட்டிற்கான பாத்திரங்கள் தயாரித்தல் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கிய குடிசைத் தொழில், கைவேலைத் தொழில் ஆகியவையும் குறிப்பிட வேண்டும். தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளில் உள்ளதைப் போல, மேற்கூறிய செயல்முறைகள், அரசாங்கப் புள்ளிவிவரக் கணக்கியலில் அரிதில் இடம் பெறுகிறதாயினும், நாட்டுப்புறப்

பொருளாதார அமைமுறையில் இச் செயல்முறைகள் மிக முக்கியமான பகுதியாயமைகின்றன. நாட்டுப்புறங்களை மிக விரிவான முறையில் தொழில்மயமாக்குதற்கு மேற்கூறியவை ஆதாரமாக அமையும் முறையில் ஆற்றல் வாய்ந்த முக்கியத்துவத்தை பெற்றுள்ளன என்பதை மறுக்கமுடியாது.

சமீபகாலம்வரை, மலேயாவின் ஜீவனத்திற்கான உற்பத்தி முக்கியமாய் மலாய்களிடமே இருந்து வந்தது. சீனர்களும் இந்தியர்களும் இங்கே, தொழிலாளர்களாய், அலுவலர்களாய், வியாபாரிகளாய் அமர்ந்து, பொருள் தேடுவதற்காகவே வந்தனர். 1930-ல் ஏற்பட்ட ஒரு பொருளாதாரத் தளர்ச்சியின்போது வெள்ளீயம், ரப்பர் முதலியவற்றில் இருந்த சீனத் தொழிலாளர்களிடையே ஏற்பட்ட வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தினால், பல சீனர்களிடம் ஊர்க்காவல் படையின் கண்காணிப்பிற்கு அப்பாற்பட்ட பரப்புகளை சட்ட விரோதமாக ஆக்கிரமித்துக் கொள்ளும் பழக்கம் காணப்பட்டது. இந் நிலங்களில் அவர்கள் அரிசி, காய்கறிகள், பழம் ஆகியவற்றை பயிர் செய்தலையும், பன்றி, கோழிகள் ஆகியவற்றை வளர்த்தலையும் மேற்கொண்டனர். ஜப்பானியர் ஆக்கிரமித்து நாட்டைத் தமதாக்கிக்கொண்டபோது பொருளாதாரக் கலக்கமும் அதைத் தொடர்ந்து வந்த உணவுப் பற்றுக்குறையும் ஏற்பட்ட காலத்தில் இவ்வாறான சீன உழவர்களின் எண்ணிக்கை மிகுதியாயிற்று. போர் முடிந்த பின்னர் இவர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை ½ மிலியன் ஆயிற்று.

1948-ல் கம்யூனிஸ்டுகளின் பயங்கரச் செயல்கள் அலை அலையாகப் பரவத் தொடங்கியபொழுது, இச் சீனர்களின் பிரச்சினை ஒரு முக்கியச் சிறப்பைப் பெற்றது. அவர்கள் உறையும் இடங்கள் காடுகளின் ஓரங்களில் இருந்ததாலும், சட்ட ரீதியில் பட்டம் பெற்ற நிலங்களாக அவர்களுடைய நிலங்கள் இல்லாததாலும், அவர்களின் பொறுப்பற்ற உணர்ச்சி பயங்கரவாதிகளுக்கு உணவுப் பொருள்களைத் தரும் வகையில் வளர்ந்தது. ஆகையால், இந்தப் பழக்கத்திற்கு முற்றுப் புள்ளி வைக்கும்வகையில்—கூட்டாட்சியின் மக்கள்தொகையில் 10% கொண்ட இச் சீனர்களுக்கு மீண்டும் குடியிருப்பை அமைக்க—அவர்களைப் பயங்கரவாதிகளினின்றும் பிரித்து, திறமையான ஊர்க் காவற் படையின் கண்காணிப்பில் வைக்கும் நோக்கத்தோடு முக்கியப் பாதைகளையொட்டிய பெரும்பாலான பகுதிகளில் புது கிராமங்களை அமைத்து, அவர்களைக் குடியிருப்புச் செய்ய பிரிட்டிஷார் தீர்மானித்தனர்.

புது கிராமங்களில் குடிபுகுந்தவர்களில் சிலர் சுரங்கத்திலும் ரப்பர் தோட்டங்களிலும் கூலிவேலை செய்தார்களேனும், அவர்களுடைய பொருளாதாரத்தின் முக்கிய அடிப்படை, ஜீவனத்திற்கான

வேளாண்மையிலும் காய்கறித் தோட்டங்களிலுமே அமைந்திருந்தன. இவ்வகையைச் சார்ந்த கிராமங்களுக்குப் பொருத்தமான இடங்களை அமைத்துக் கொடுத்தல், சுற்றிலுமுள்ள விவசாய நிலங்களை சட்ட ரீதியாகப் பங்கிடுதல் ஆகியவை மலாய்களுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட பகுதியிலுள்ள சில நிலங்களை பாதித்தன. இந்த ஆக்கிரமிப்பானது நாட்டின் செலவில் நல்ல வீடுகளையும் வசதிகளையும் பெற்ற புது கிராமங்களில் குடியேறிய சீனர்களின்மீது மனக்கொதிப்பைப் பெற்ற சுதேசி மலாய்களிடத்தே வெறுப்பை ஏற்படுத்தியது.

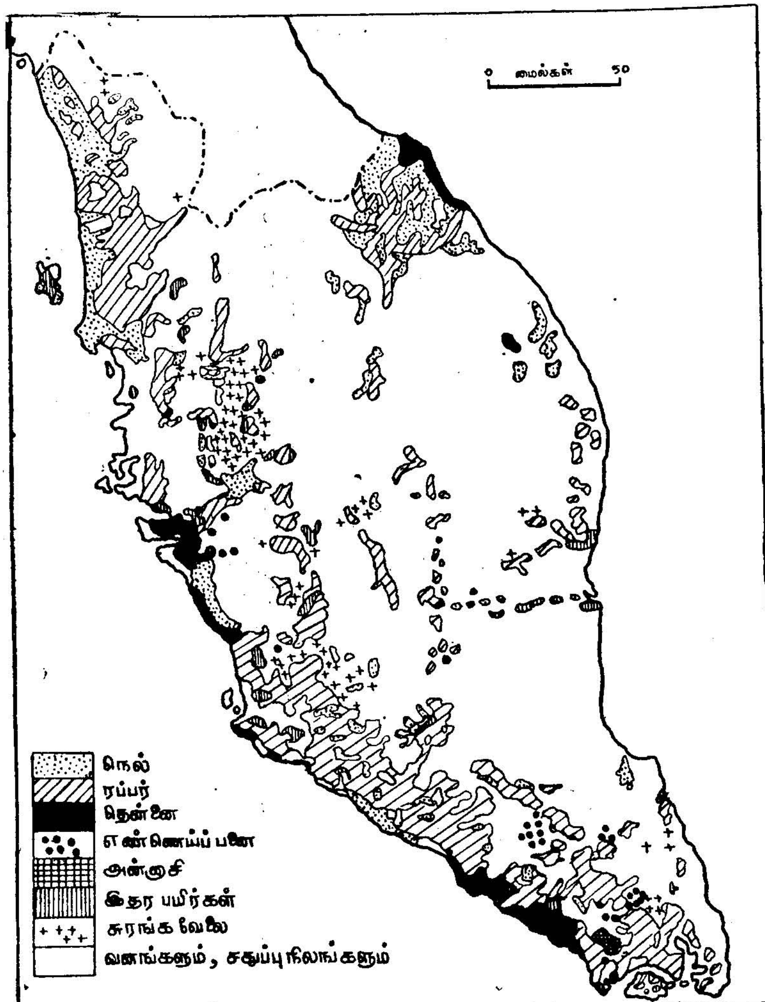
எனினும், இவ்வாறு புனர்வாழ்வு பெற்ற சீனர்களால் மலேயாவின் பொருளாதார இயல்பில் போற்றத்தக்க நல்ல மாறுதல்கள் தோன்றி யிருப்பதையும் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். மலேயாவின் ' மார்க்கெட் தோட்டப் பயிர்கள் (Market-Garden crops) ஜீவனத் திற்காக விளைக்கப்படும் நெல் உற்பத்தி கணிசமான அளவில் பெருகியதற்கும் இச் சீனர்களே காரணமாயினர். ' நாலாயிரம் ஆண்டு களாகப் பயிர் செய்யும் சீன மக்களின் வழிவந்தோர் என்ற பெருமையையும் மறந்து, சீனர்கள் வியாபாரிகளாகவும் தொழிலகங் களின் அதிபர்களாகவும் மலேயாவில் ஆதிக்கம் செலுத்த விரும்பினர் என்ற நிலை இன்று மாறியுள்ளது. விவசாயத்திற்குப் பயனற்ற நிலங்கள் என்று புறக்கணிக்கப்பட்ட நிலங்கள்—வெள்ளீயம் எடுக்கப் பட்ட பின்பு 'சேதம்' என்று குவியல்களாக விட்டுச்செல்லப்பட்ட மணற்பாங்கான பகுதிகள்—சீனர்களின் விடாமுயற்சியினால், காய்கறி, மரவள்ளிக்கிழங்கு (Tapioca) ஆகியவற்றைப் பயிரிடக்கூடிய நிலங் களாக இன்று மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளன. உணவுப் பொருள்களை விளைப்பதில் சீனர்களின் பங்கு பெருகி வருவதால், இவர்கள் சுதேசி மலாய்களுக்குப் பெரும் போட்டியாக எழும் நிலை இன்று தோன்றி யுள்ளது.

உணவு உற்பத்தியில் பெருகிவரும் சீனர்களின் பங்கு, அவர்கள் மலேயாவிலேயே நிரந்தரமான குடியிருப்பை அமைத்துக்கொள்ள விரும்புவதன் ஓர் அறிகுறியேயாகும். இது எதிர்காலத்தில் புதுவிதக் கஷ்டங்களைத் தரும். இச் சூழ்நிலைகளில் முஸ்லீம்களாகிய மலாய்கள், சீனர்களின் பன்றி வளப்பை வெறுத்தல் போன்ற விரோதம் பெரிதாக் கப்பட்டுப் புதுச் சச்சரவுகளுக்கும் பெருங் காரணங்களாகலாம்.

(ஊ) ஏற்றுமதிக்கான எஸ்டேட் விவசாயமும் வெள்ளீயமெடுத்தலும்

நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதிகளில் மூன்றில் இரு பங்காய், அதே போன்று நாட்டின் மொத்த நிலங்களில் மூன்றில் இரு பங்கைக் கொண்டு, நேரிடையாகவோ, மறைமுகமாகவோ, மூன்றிலொரு பங்

கிற்கும் அரைப்பங்கிற்கும் இடைப்பட்ட மக்கள்தொகையை ஆதரித்து விளங்கும் ரப்பர் பயிரிடும் தொழில் மலாயாவின் மிக முக்கியமான தொழிலாகும். காமன்வெல்த் முழுவதிலுமே மலாயன் ரப்பர்தான்



படம் 32. மலேயா : நிலப் பயன்பாடு

மிக மதிப்பு வாய்ந்த தனிப்பட்ட தொழிலாகக் கருதப்படுகிறது. இரண்டாவது உலகப் போருக்குப் பின்னர், பிரிட்டனுடைய 'ஒட்டாண்டி' (Bankrupt) என்ற நிலையைப் போக்க, 1947–51

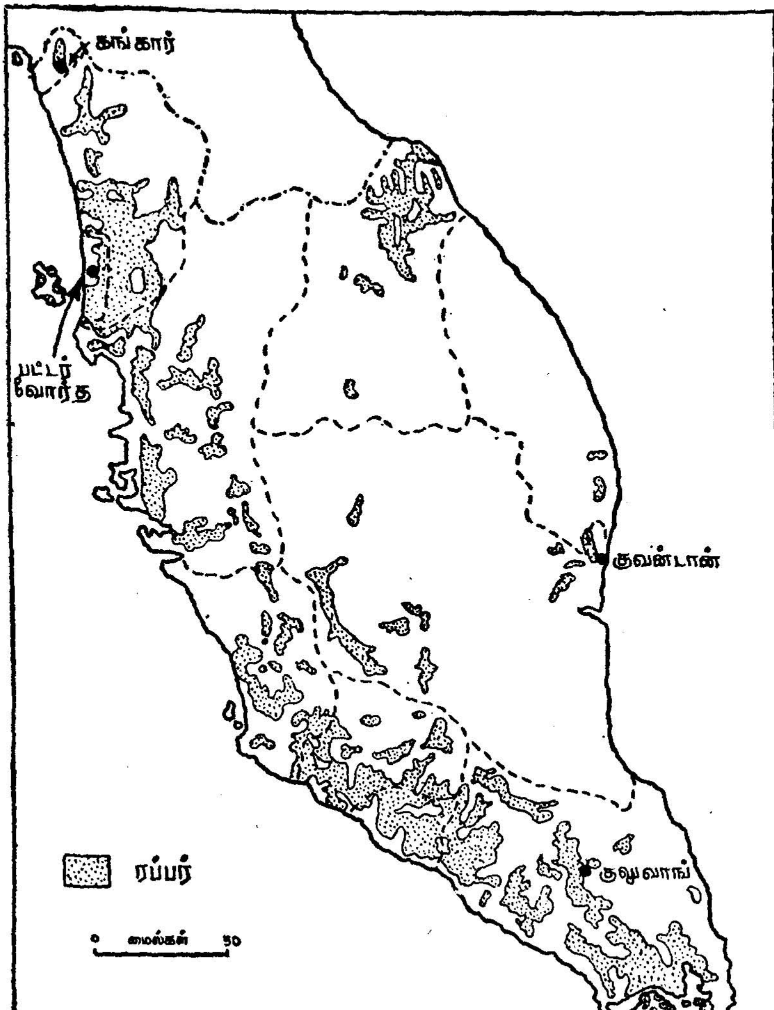
ஆகும் கடுமையான ஆண்டுகளில் பிரிட்டனில் உள்ள எல்லாத் தொழில்களும்—விவசாயம், தொழிற்சாலைகள், வாணிபம் ஆகிய எல்லாம்—கொடுத்ததைக்காட்டிலும், பெருமளவில் டாலர்களை ஈட்டிக் கொடுத்த தொழிலாக மலேயாவின் ரப்பர் பயிரிடுதலும் உற்பத்தி செய்வதும் சிறப்பெய்தின. மேலும், அண்மையில் பல ஆண்டுகள் வரையும் இந்தோனீசியாவே மிகப் பெரிய உற்பத்தி நாடாக இருந்து வந்ததென்ருலும், மலேயா, போர்க்காலம் முதற்கொண்டு தன்னுடைய உற்பத்தியில் பெருமளவு பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தி, மீண்டும் முதலிடத்தைப் பெற்றது. 1960-ல் உலகத்தின் மொத்த உற்பத்தியாகும் ஏறத்தாழ 2 மிலியன் டன்களில் மலேயா, 708,377 டன்களை உற்பத்தி செய்தது.

நாட்டின் மேற்குக் கடற்கரையில் 40 மைல்களுக்குள் மத்திய கேடாவிலிருந்து எவ்விதத் தடையுமின்றிச் சிங்கப்பூர்வரை நீண்டு குறுகிய பட்டைபோன்றுள்ள (A belt) பிரதேசத்தில் இன்னமும் ரப்பர் பயிரிடும் தொழில் மிகப் பெருமளவில் ஒருமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது (படம் 33). அந்தப் பரப்பிற்குள் எங்கெங்கு நீர் வழியும் மலையடிவாரங்கள் உண்டோ அங்கெல்லாம் ஐரோப்பியரின் எஸ்டேட்டுகள் நிறுவப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால், ஆசிரியர்களுடைய சிறு அளவுள்ள ரப்பர் பரப்புகளில் பெரும்பாலானவை கடற்கரையில் தாழ்ந்த ஓரங்களில் இருக்கின்றன.

கிழக்கிலுள்ள இராச்சியங்களான பஹாஸ், கெலன்டன், டிரெங்கானு ஆகியவற்றில், மொத்தப் பரப்பில் 2% விழுக்காட்டையே ரப்பர் தனக்கெனக் கொண்டிருக்கிறது. அப் பரப்புகளில் பெரும்பாலானவை ரெயில் பாதைகளை ஒட்டியும் பஹாங் ஆற்றின் முகத்துவாரத்தின் அருகேயும் இருக்கின்றன. ரப்பர் தோட்டங்களை அமைக்கும் இடங்களைப் பொறுத்தவரை, அதனுடைய இயற்கையான வளர்ச்சிக்குகந்த இடங்களைக் கொள்ளுதலைக்காட்டிலும் போக்குவரவிற்கான வசதிகளே அவ்விடங்களை ஏற்படுத்துவதில் முந்திக்கொள்கின்றன என்பது மேற்கூறியவற்ருல் தெரிந்துகொள்ளலாம்.

எஸ்டேட்டுகளுக்கும் சிறு அளவு பரப்புகளுக்கும் (Small holdings) இடையேயுள்ள வேறுபாடு மிக முக்கியமாகும். இத்தொழிலின் தொடக்க நிலைகளில் காடுகளை அழிப்பதற்கான பெருஞ் செலவையும், வியாபார ரப்பரைத் தயாரிப்பதற்கான இயந்திரங்களை அமைப்பதையும், மரங்கள் பயன்கொடுக்கும் முன்புள்ள 6 அல்லது 7 வருட தாமதத்தையும் ஐரோப்பிய முறையில் நிர்மாணிக்கப்படும் பெரிய எஸ்டேட்டுகளே தாங்கவல்லவை என்ற கருத்து உலவியது. சாதாரணமாக, அத்தகைய எஸ்டேட்டுகள் 1,000 முதல் 2,000 ஏக்கர்கள் கொண்டனவாக அமைக்கப்பட்டன. இவற்றுள் பெரும்பாலானவை இன்

றும் ஐரோப்பியர்களுக்குச் சொந்தமாயுள்ளன. எஞ்சியவை முக்கியமாக சீனர்கள் கையிலுள்ளன. சீனர்கள் 50 முதல் 500 ஏக்கர்களுக்குள் இருக்கும் சிறு பரப்புகளிலேயே கவனம் செலுத்தினர். ஆனால்,



படம் 33. மலேயா—ரப்பர் நிலங்கள்

மலாய்கள் ஜீவனத்திற்கான வேளாண்மையுடன் ரப்பர் பயிரிடுதலை ஒருசில ஏக்கர்கள் அடங்கிய சிறுசிறு தொகுதிகளிலேயே செய்து வருகின்றனர்.

பெரிதும் மலாய்களுக்குச் சொந்தமான ரப்பர் நிலங்கள்—சிறு பரப்புகள்—படிப்படியான உற்பத்தியில் தம் பங்கினை 1930-ல் 35% லிருந்து 1950-ல் 47% ஆக உயர்த்தின ; ஆனால், அண்மையில் சில வருடங்களில் உற்பத்தியின் தாழ்வைக் கொண்டுள்ளன. 1955-ல் கூட்டாட்சியில் ரப்பர் எஸ்டேட்டுகளில் வேலை செய்த தொழிலாளர் களின் எண்ணிக்கை 278,200 ஆகும். இவர்களுள் 50 சதவீதம் இந்தியர்களாவர். 30% சீனர்கள் ; 12% மலாய்கள் ; எஞ்சியோர் மலாசியர் ஆவர். அதே ஆண்டில் சிறு பரப்புகளில் வேலை செய்தோர் எண்ணிக்கை ½ மிலியன் ஆகும். என்றாலும், இதில் பெருமளவினர் முழு நேர வேலையில்லாத மலாய்கள். இவர்கள் இவ் வேலையோடு நெல் விளைத்தலையும் மீன் பிடித்தலையும் செய்து வந்தனர். சிறு பரப்புகளைக் கொண்ட மலாய்களுள் கூட்டுறவு முறையில் ரப்பர்-பால் எடுத்தல், அதை அருகிலுள்ள எஸ்டேட்டுகளுக்கு விற்றல்போன்ற பழக்கங்கள் அவர்கள் முன்னேறுவதற்கு வழியாக அமைந்திருக்கின்றன.

சிறு பரப்புக்காரர்களுக்கு (Small-holders) வேண்டிய போக்கு வரத்து, விற்பனை இட வசதிகள், பொருள்களை ஆராய்ச்சி செய்தல் ஆகியவற்றை எஸ்டேட்டுகளே மேற்கொண்டுள்ளமையால், அச் சிறு பரப்புகள் எஸ்டேட்டுகளின் நிழலில் வளர்ச்சியடைகின்றன என்று கூறலாம். இத்தகைய உதவிகளைப் பெறுவிடின், சிறு பரப்புகள், தொழிலில் உயர்ந்த அளவில் போட்டியிடும் நிலைக்கு வந்திருக்க முடியாது.

எதிர்காலத்தில் எஸ்டேட்டுகளுக்கும் சிறு பரப்புகளுக்கும் உள்ள உறவுமுறைகளைப் பொறுத்தவரை எந்தத் தீர்மானமான முடிவுகளையும் சொல்வது கடினமே.

போருக்குப் பிறகு, அடுத்துச் சில ஆண்டுகளில் பல எஸ்டேட்டுகள் தங்களுடைய ஒதுக்கப்பட்ட மிகப் பெரிய முதலீடுகளுடன் பயன்களைத் தரவல்ல உயர்ந்த அளவு விளைவை நல்கும் மரங்களை விரிவான முறையில், மீட்டும் நடுவதன்வாயிலாகப் (Replanting) போட்டி போடும் நிலையினைப் பலப்படுத்திக்கொண்டன. 1952-ல் சிறு பரப்புக் காரர்களுக்கான 'மீட்டும் நடும் சங்கம்' அரசாங்க உதவியுடன் அமைக்கப்பட்டது. மேலும், சுதந்திரம் அடைந்தபின்னர், பல திட்டங்கள் இவர்களுக்குத் தொடர்ந்து உதவி செய்து வருகின்றன. இவ்வாறான அரசாங்க உதவிகள் தேவை என்பதை 30 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான முதிர்ச்சியடைந்த மரங்கள்—காலப் போக்கில் ரப்பர்-பால் கொடுக்கும் திறன் மரங்களுக்குக் குறைந்துவிடுகின்றன—பெருமளவில் சிறு பரப்பு முறைகளைக் கையாளும் மலாய் மக்களின் நிலங்களில் உள்ளன என்பதிலிருந்து புரிந்துகொள்ளலாம். நாளாவட்டத்தில் கூலி உயர்விற்காக நெருக்கடிகள் ஏற்படுமானால், எஸ்டேட்டுகள் தற்

போதுள்ள போட்டியிலுள்ள தங்களுக்குச் சாதகமாயிருக்கும் பயன்களை இழக்கவேண்டிவரும். மேலும், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளிலுள்ளதைப்போன்ற சமூக-அரசியல் நிலைகள் முடிவாக ரப்பர் உற்பத்தியில் சிறு பரப்புகளைக் கொண்டவர்களுக்குச் சிறப்பினைத் தரும்வகையில் சாதகமாக அமையும். செயற்கை முறையிலமைந்த கலப்பு ரப்பர் போட்டிக்கு எதிராக இயற்கையான ரப்பர் நிலைத்து நிற்குமா என்பதே பெரும் பிரச்சினையாக இருக்கிறது. உலக வங்கிக் குழுவினர் 1935-ல் தம் அறிக்கையில் அதிக அளவு பாலைத் தரும் உயரிய ரப்பர் மரங்களைக்கொண்ட எஸ்டேட்டுகள் கலப்பு ரப்பர்களின் விலையில் தற்போதைய அளவைக்காட்டிலும் இறக்கம் ஏற்பட்டாலும், செயற்கை ரப்பருடன் போட்டியிடும் நிலையிலுள்ளன என்று கூறியிருக்கின்றனர். மேலும், ‘மீண்டும் நடும்’ எஸ்டேட்டுகளுக்கும், புதிய உயர்ந்த அளவு விளைவைத் தருகின்ற இயற்கை ரப்பருக்கும் சிறப்பான முதலிடம் அளிக்க வேண்டும் என்ற சிபாரிசுகளை அரசாங்கமும் பொதுவாக ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இதுகாறும் வளர்க்கப்பட்ட நல்ல விதைகளின் மரங்கள் ஏக்கர் ஒன்றிற்கு 1500 பவுண்டுகள் தருகின்றன. சமீப ஆராய்ச்சிகள் இம் மரங்களிலிருந்து 2500 பவுண்டுகள் பெறலாம் என்ற நம்பிக்கையை வளர்த்திருக்கின்றன. செயற்கையான கலப்பு ரப்பர் உற்பத்தி பெருகிவருவதைக் கவனிக்குங்கால், ரப்பரைப் பெருக்குவதில் தீவிர கவனமுடைய மலாயாக் கொள்கையானது பல ஆபத்துகளை பிற்காலத்தில் ஏற்படுத்தும் என்பதுறுதி. உலகச் சந்தையில் வளர்ந்து வரும் தேவை, இவ்வாறுன பிரச்சினையிலிருந்து மலேயாவைக் காப்பாற்றக்கூடும் என்று வைத்துக்கொண்டாலும், ஒரு பொருளையே பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு நம்பியிருக்கும் பொருளாதாரக் கொள்கையானது, நாட்டிற்கே கவலையளிக்கக்கூடியதாயமையும் பொருளாதாரம் பலதரப்பட்டதாக மாற்றியமைக்கப் படவேண்டிய தேவை சமீப காலத்தில் வேறு எப்போதும் இல்லாத அளவிற்கு அரசாங்கத்தின் கவனத்தை ஈர்த்திருக்கிறது. வளமற்ற லேடரைட் நிலங்களில் மிகத் திறமையாகவும் விரிவாகவும் பயிரிடப்பெறுகின்ற ரப்பருடன் அதன் மதிப்பிற்கேற்ப ஒப்பாக விளங்கும் பிறிதொரு பயிரும் இல்லை என்பதே மேற்கூறப்பட்ட நிலைக்குக் காரணமாகிறது. ‘எண்ணெய்ப் பனை’ (Oil palm) யினின்றும் பெறும் பொருள்களுக்கு நல்ல விற்பனை இருக்கிறது. இதனைப் பயிர் செய்தலானது நெருக்கமற்ற கடற்கரை ஓரங்களிலும், ஆற்றுப் பக்கங்களிலுள்ள வண்டல் நிலங்களோடும் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. அரிசியின் தேவை உணரப்பட்டாலும் எண்ணெய்ப் பனைகளின் ஏக்கர்கள் 1947-ல் 78,000 ஆக இருந்து, 1959-ல் 127,000 ஆக உயர்ந்தன. 1959-ல் ஏற்றுமதி செய்த எண்ணெயின் மதிப்பு $ M 60 மிலியன் (மலேயா டாலர்களாகும்). இது கூட்டாட்சியின் $ M 1829

மிலியன் மதிப்புவாய்ந்த ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட ரப்பரின் மதிப்பிற்கு எவ்விதத்திலும் ஈடாகாது.

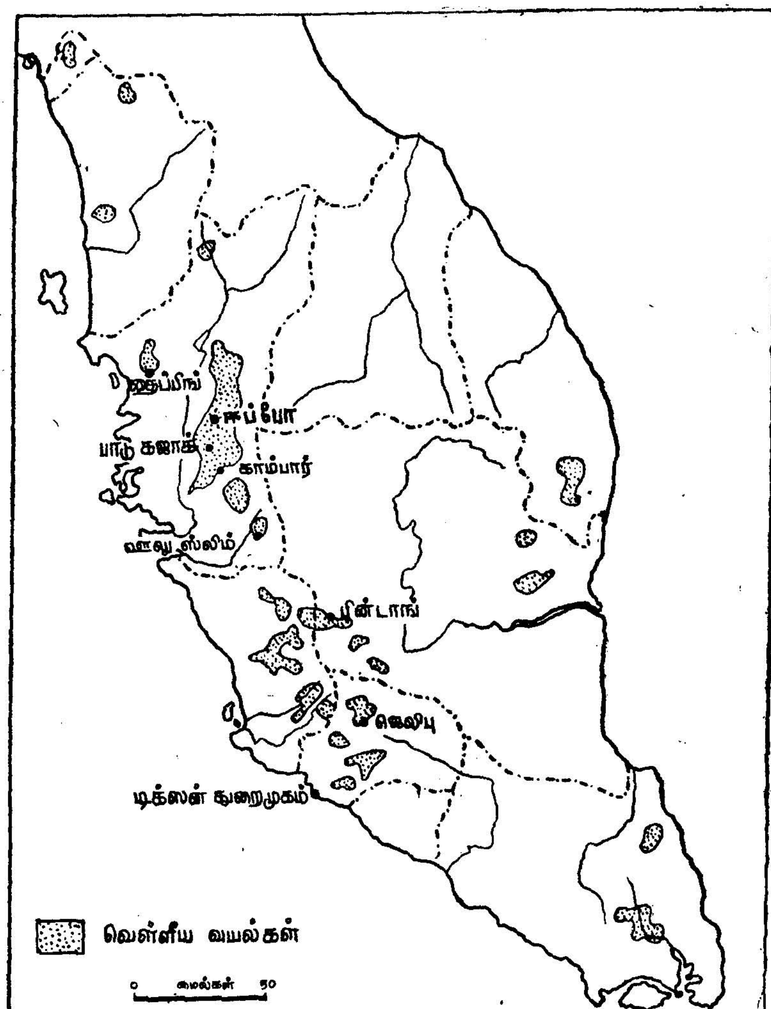
இதுவரையும் எண்ணெய்ப் பனை பயிரிடுதல் பெரிய எஸ்டேட் அளவிலேயே இருந்தது. ஆனால், தற்போது 'சிறு பரப்புகளில்' வளர்ப்பதற்கு முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இதற்கிடையில் 'சிறு பரப்புகளில்' 'கோகோவை' வளர்க்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளன. 1953-க்குப் பிறகே முதன்முதலில் கோகோ, டிரெங்கானுவில் தொடங்கப்பட்டது (1955-ல் 441 ஏக்கர்கள் நடப்பட்டன). மலாய் உழவர்கள் இதனைப் பெருமளவில் மேற்கொள்ளச் செய்வதற்கு முன்னர் மிகுதியான ஆராய்ச்சிகள் தேவைப்படும் (மலேயாவின் வறண்ட காலத்தைக் கொண்ட காலநிலைக்கேற்ற தனிப்பட்ட கோகோ விதை தேவைப்படுகிறது).

ஆகையால், தாற்காலிகமாக இரண்டு பழைய நிலையான பொருள்களின்மீதுதான் மிக முக்கியத்துவம் அமைந்துள்ளது. அவை தென்னையும் அன்னுசியுமாம். 518,000 ஏக்கர்களில் தென்னை பயிராகிறது. இவற்றில் 80% நிலங்கள் மலேயாவின் பல பகுதிகளில் சிதறுண்டு, சிறு பரப்புப் பயிராக மலாய் மக்களால் பயிரிடப்படுகின்றன. 1960-ல் 172,800 டன்கள் கொப்பரை உற்பத்தி செய்யப் பட்டது. மேலும், பல பெரிய எஸ்டேட்டுகள் பெரும்பாலும் பெரேக்கில் கடற்கரையொட்டிய வண்டல் நிலத்திலும் மற்ற இடங்களிலும் உள்ளவை. அதே ஆண்டில் 40,000 டன்கள் கொப்பரையை உற்பத்தி செய்தன. 1960-ல் கூட்டாட்சியிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட கொப்பரை, தேங்காய்-எண்ணெய் ஆகியவற்றின் மதிப்பு $ M 24 மிலியன் ஆகும். இதைப்போன்றே இரண்டாவது உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன்னுல் அன்னுசி மிக முக்கியமான பயிராக இருந்தது. இதுவும் வியாபார ரீதியான பயிரே; மலாயாவின் தாழ்நிலத்திலுள்ள பீட் குணமுள்ள மண்கொண்ட (Peaty soils) நிலங்களில் தழைத் தோங்குகிறது. இந்தத் தொழிலானது பிரிட்டனின் பல்வேறு மார்க்கெட்டுக்கு (விற்பனைத்தலத்திற்கு) அனுப்புவதற்காக, பொருள்களைப் பெட்டிகளில் வைத்து அனுப்பும் சீனர்களால் வளர்க்கப்பட்டது. ஜப்பானின் ஆக்கிரமிப்பின்போது பெருந்தடையேற்பட்டதாயினும், பின்னர் ஜோஹோர், செலாங்கர், பெராக் இராச்சியங்களில் புதிதாக விரிவுபடுத்தப்பட்டது. 1955-ல் இருந்த 34,850 ஏக்கர்களில் அரைப் பங்கு சிறு பரப்புடையவர்களிடம் இருந்தது. ஏற்றுமதி, 1960-ல் $ M 26 மிலியனுக மதிப்பிடப்பட்டது.

ரப்பரோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது மற்ற விளைபொருள்கள் மதிப்பு வாய்ந்தவை அல்ல என்பது தெளிவாகிறது. உண்மையில்

மலாயாவினுடைய மற்ருெரு முக்கியமான ஏற்றுமதிப் பொருள் வெள்ளீய மாகும். வெள்ளீய மூலத்திற்கு உலகின் முதற் பகுதியாக மலேயா உள்ளது. மலேயா 1960-ல் உலகில் உற்பத்தியாகும் 135,500 நீண்ட டன்களில் (Long tons) 51,979 டன்கள் உற்பத்தி செய்து கொடுத்தது. ஏறத்தாழ $ M 507 மிலியன் மதிப்புவாய்ந்த இந்த மலாயன் உற்பத்தி போருக்கு முன் இருந்த நிலேயை (1927-ல் 69,366 டன்கள்; 1937-ல் 71,224 டன்கள்; 1940-ல் 80,651 டன்கள்) அடையாததற்குக் காரணம், ஐரோப்பியருக்குச் சொந்தமான சுரங்கங்களில் பயன்படுத்தப்பட்ட, ஏராளமாக மிகுந்த விலேயுள்ள பொருள்களுக்கு போர்க்காலத்தில் ஏற்பட்ட கடுஞ் சேதமேயாகும். இதே காரணத்திஞல்தான், 1955-ல் ஏற்பட்ட உற்பத்தியில் சீனர்களின் பங்கு 40·5% போருக்கு முன் இருந்ததைவிட அதிகமாக உயர்ந்தது. ஏனென்ருல்–வெள்ளீயத்துடன் கலந்து நிற்கும் மண்ணின்மீது நீர் இறைக்கும் குழாய்களே (Gravel pumps) மீண்டும் அமைப்பதில் அதிக செலவு இல்லாமையால், சீனர்கள் 1945-க்குப்பிறகு தங்கள் சுரங்கங்களில் குறுகிய காலத்திலேயே வெள்ளீயம் எடுக்கும் வேலேயை மீண்டும் தொடங்கிஞர்கள்.

'லோட்' சுரங்கங்களிலிருந்து (Lode mines) சதுப்பு நிலங்களிலுள்ள உலோகத் தாதுக் கொடிக்கால் முக்கியமாகக் கிழக்குக் கரையிலுள்ள குவன்டாஞுக்கு அருகேயிருக்கும் சுங்கி லெம்பிங்கிலிருந்து (Sungei lemping) வந்த 3·7% உற்பத்தியைத் தவிர, பெரும்பான்மையான வெள்ளீயம் வண்டல் மூலகங்களிலிருந்தே பெறப்படுகிறது; மொத்தமாகப் பார்க்குங்கால், தூறு எடுத்தல்வாயிலாக (Dredging) 50% விழுக்காடளவு கிடைக்கிறது. இம் முறை ஐரோப்பியர், சீனர் என்ற இருவருடைய சுரங்கங்களிலும் கிராவல் பம்புகளின் (Gravel pumps) உதவியால் பெறப்படும் 40% விழுக்காட்டுப் பொருளுக்கு ஒப்பிடலாம். மொத்தத்தில் இந்தத் தொழிலில் சீனர்கள் 70% தொழிற் சக்தியைத் தருகின்றனர். அதாவது 1957-ல் மக்கள்தொகை புள்ளி விவரப்படி 50,737 சீனர்கள் வெள்ளீயம் எடுக்கும் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தனர். புவியியல் ரீதியில் உற்பத்தியின் பரவலான அமைப்பு–19ஆம் நூற்ருண்டு முடிவில் இருந்த அமைப்பு – இன்று வரை எந்த மாறுதலும் அடையவில்லே. மொத்த உற்பத்தியில் 70% இன்னமும் பெராக்கிலுள்ள தைப்பிங் (Taiping), ஈப்போ (Ipoh) என்ற நகரங்களேச்சுற்றியுள்ள இடங்களிலிருந்தும் செலாங்கரிலுள்ள கோலாலம்பூரிலிருந்தும் வந்துகொண்டிருக்கிறது (படம் 34). எஞ்சியது மேற்கு மலேயடிவார மண்டலத்தின் அருகமைந்த இடங்களிலிருந்து வருகிறது. எவ்வாறிருப்பினும், பழைய நிலேயான சுரங்கக் கேந்திரங்கள் தீர்ந்து போன (exhausted) அறிகுறிகளேக் கொண்டிருக்கின்றன. விலே இறக்கம் உள்ள காலம்வரை, எந்தவிதமான முன்னேற்ற முயற்சியும் எவ்விடத்திலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்போவதாக இல்லே.

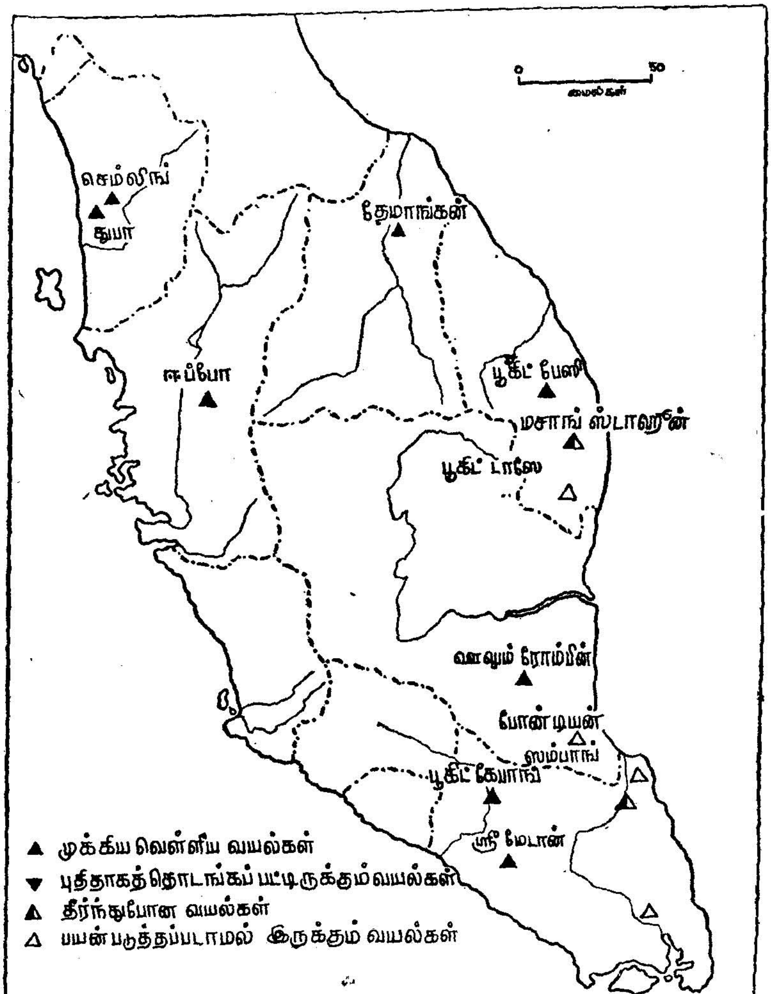


படம் 34. மலேயா—வெள்ளீய வயல்கள்

ஒரு சுரங்கம் சராசரி 20 ஆண்டு காலத்திற்கு வெள்ளீயத்தைக் கொடுக்கும் என்ற பயம் இருந்தபோதிலும், புதுப்புது சுரங்கங்கள் கண்டுபிடிக்கப்படுவதாலும், வெள்ளீயம் எடுக்கும் முறையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டதாலும் மலேயாவின் ஆண்டு முழுதும் எடுக்கப் படும் வெள்ளீயத்தின் உற்பத்தியில் குறைவு ஏற்படவில்லை.

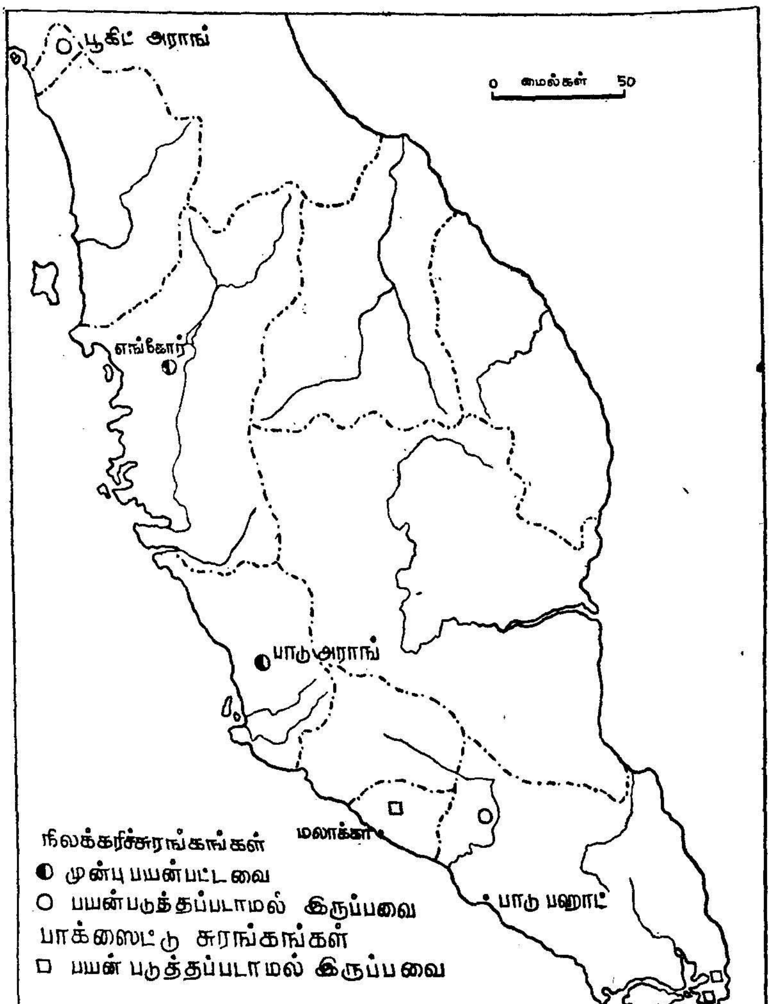
அணுகுதற்கு எளிமையான வழியும் நிலக்கரியும், மின் விசையும் மேற்குப் பகுதியில் வெள்ளீயம் எடுப்பதைப் பொருளாதார முறையில் இலாபகாரமாகச் செய்துள்ளன. மலாயா தேசிய மின்சார கிரிட் (Grid) வளர்ச்சி இறுதியில் முக்கியத் தொடரின் கிழக்கேயுள்ள சுரங்கங்களின் பெருமளவு விஸ்தரிப்புக்கு வழிவகுக்குமா என்பது, புதுப்புதுச் சுரங்கங்கள் கண்டுபிடிப்பதிலும் விற்பனை நிலவ ரத்தின்மீதும் சார்ந்துள்ளது. தகர உற்பத்தியாளர் என்ற மலேயா வின் பெரும் பெயரெல்லாம்—பெருஞ் செல்வமெல்லாம்—சுரங்க வேலைக் கான செலவு மிகக் குறைவாக இருப்பதே காரணமாகும். மலேயா வின் புவியியல் சூழ்நிலைகளை, அதனுடைய முக்கியப் போட்டியான பொலிவியாவோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது இது வியப்பானதாகத் தோன்றுது. ஆனல், பெருமளவு பொருளை ஏற்றுக்கொள்ளும் அமெரிக் காவின் கருத்துப்படி பொலிவியா ஒரு பெரிய வசதி பெற்ற 'சப்ளை' செய்யும் மூலகமாகத் தோன்றுகிறது. எனினும், சர்வதேசக் கட்டுப்பாட் டின்படி, மலேயா ஏற்றுமதி செய்யும் வெள்ளீயத்தின் அளவு குறிக்கப் பட்டிருப்பதால் வருட உற்பத்தியில் குறைவு ஏற்படாது.

வியாபார விவசாயத்திலுள்ளதைப்போலவே தாதுப் பொருள் களின் உற்பத்தியிலும் ஒரு பொருளே–வெள்ளீயம்–பொருளாதாரத் திற்கு அடிப்படையாக அமைந்துள்ளது. வெள்ளீயத்தின் மொத்த உற்பத்தியின் மதிப்போடு ஒப்பு நோக்கிப் பார்க்க, மற்றக் கனிவகை களின் உற்பத்தி மிகச் சிறிதாகவே இருக்கிறது. எஞ்சிய கனிவகை களில் இரும்பின் ஏற்றுமதி மதிப்பு 1950-ல் $ M 9-லிருந்து 1960-ல் $ M 140 ஆக உயர்ந்து, இரும்புப் படிவுகள்–நல்ல தரம்வாய்ந்த ஹெமடைட் இரும்பு–சமீபகாலம் வரைக்கும், பெருமளவு டிரெங்கானுவி லுள்ள 'பூகித் பேசி' (Bukit besi) சுரங்கத்தினின்றும் வந்தவை யாகும் (படம் 35). ஆனல், போருக்கு முன்பு ஜோஹோரிலும் முக்கிய மான இரும்புச் சுரங்கங்கள் இருந்தன. அப்போது மொத்த உற்பத்தி 2 மிலியன் டன்களாகும். அப்போது இந்தத் தொழில் ஜப்பானின் மூலதனத்துடன் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது; மொத்த உற்பத்தியில் பெருமளவு இன்னமும் ஜப்பானுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப் பட்டு வருகிறது. மேலும், அண்மையில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் பெராக்கில் புதிய கண்டுபிடிப்புகளைக் காண வழி செய்திருக்கிறது. 1960-ல், கூட்டாட்சியின் மொத்த உற்பத்தியாகும் 6 மிலியன் டன்களில்



படம் 35. மலேயா—இரும்புத் தாதுப் பொருள்

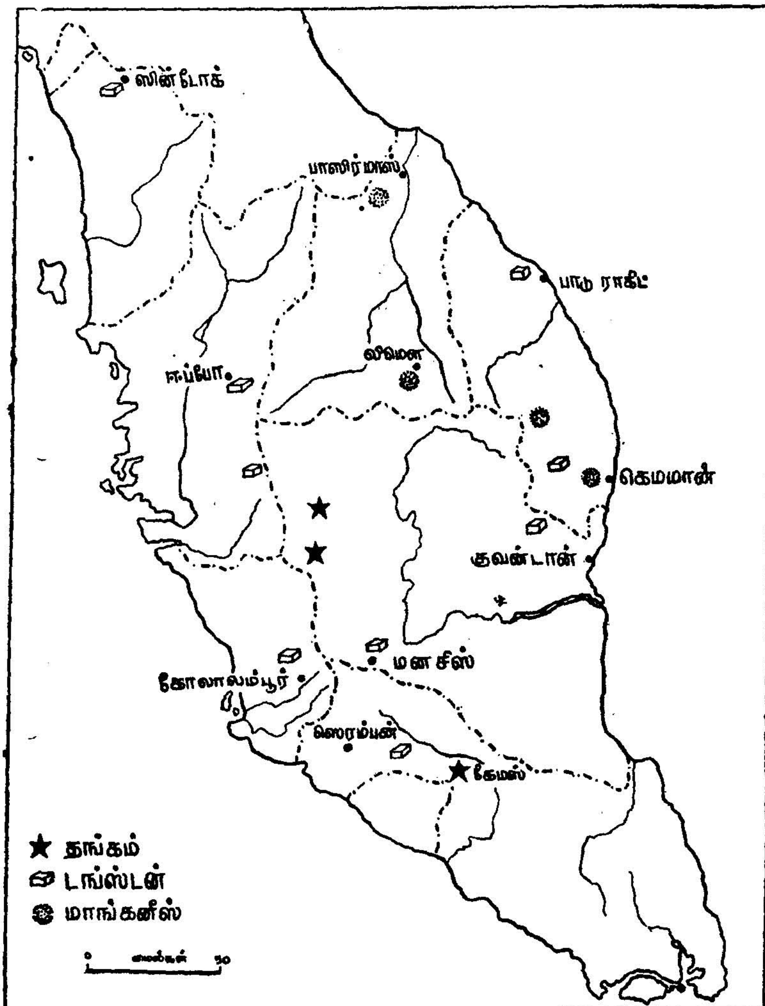
பேராக் இராச்சியமே மிகப் பெரிய பகுதியைத் தந்த மூலகமாக இருந்தது.



படம் 36. மலேயா—நிலக்கரி, பாக்ஸைட்டு சுரங்கங்கள்

மலேயாவின் ஒரே ‘ நிலக்கரி வயல் ’ கோலாலம்பூரிலிருந்து 28 மைலில் உள்ள ‘ படு அராங் ’ (Batu Arang) என்னுமிடத்தில் 5 சதுர மைல்கொண்ட பரப்பில் உள்ளது (படம் 36). இது சொற்பமான சிறப்பைப் பெற்றதாகும்.

மற்றத் தாதுப் பொருள்களின் (படம் 37) உற்பத்தியில் பாஹாங்கி லுள்ள ரெவுப் (Raub) லிருந்து பெற்ற 27,000 தங்கமும், கேடாவிலிருந் தும் டிரெங்கானுவிலிருந்தும் பெற்ற சிறு டங்கஸ்டனும் ஜோஹோரி



படம் 37. மலேயா—இதர தாதுப் பொருள்கள்

லுள்ள டெலோக் ரமுனியா (Telok Ramunia) விலிருந்து 6½ மிலியன் மதிப்பு வாய்ந்ததும், ஜப்பானுக்கும் ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்படுவதுமாகிய 365,000 டன்கள் பாக்ஸைட்டும் அடங்கும்.

இல்மினேட் (Ilmenite), மோனஸைட் (Monazite) என்பவை வெள்ளீய சுரங்கங்களில் குவிக்கப்பட்டுள்ள கழிவுப் பொருள்களின் குவியலிலிருந்து கிடைக்கிறது.

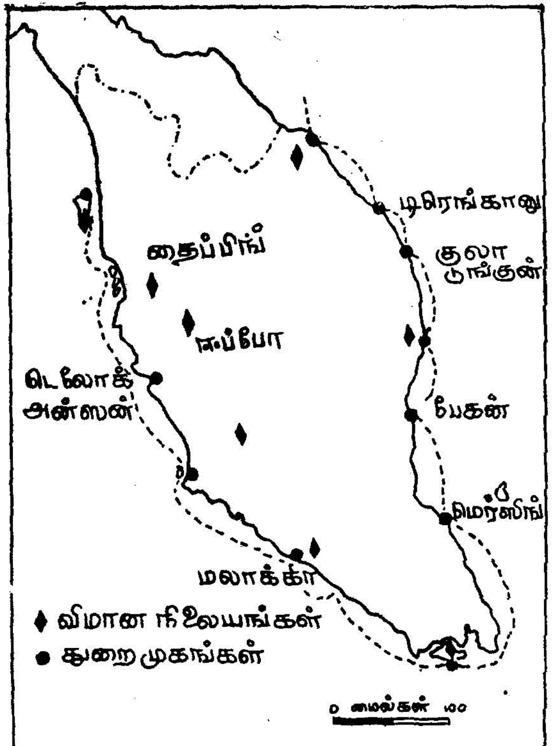
பலதரப்பட்ட காடுகள் நாட்டின் பெரும்பாலான பகுதியில் இருக்கிறது. என்றாலும், 15·9% பரப்பே உற்பத்திப் பெருக்கம் செய்யும் காடுகளாக உள்ளன. ஆனால், தற்போது சுமத்ராவிலிருந்தும் தாய்லாந்திலிருந்தும் மரமும் விறகும் இறக்குமதி செய்யப்படுகின்றன. தற்போது மரங்களைப் பொறுத்தவரையில் தன்னிறைவைப் பெறுவதற்கான திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

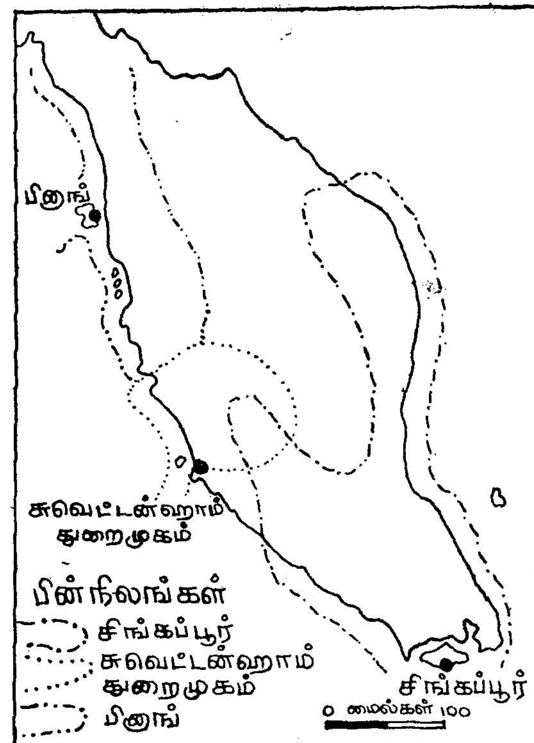
(எ) போக்குவரத்து, தொழில் வளம், வாணிபம்

மலேயா பொருளாதாரத்தில் வர்த்தகப் பகுதி, நாட்டின் மேற்குப் பகுதியில், மிகப் பெருமளவில் ஒருமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மிக நெருங்கிய மோட்டார் சாலைகளின் பின்னலமைப்பில், பிரதேச வேறுபாடுகள் இருப்பது தீபகற்பத்தின் ஒரு பகுதிக்கும் மற்றொரு பகுதிக்குமிடையேயுள்ள நெருங்கிய வேறுபாடுகளோடு ஒத்திருப்பதை உணர்த்தும்.

மிக விளக்கமான ஆராய்ச்சிப் பாதைகளின் அடிப்படை அமைமுறையானது, முன்னால் கிரௌன் காலனியிலிருந்த இரண்டு முக்கியத் துறைமுகங்களான சிங்கப்பூர், பினாங் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சியைக் கொண்டே தீர்மானிக்கப்பட்டது என்பதைக் காட்டும். 19ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் ஏற்றுமதிக்கான உற்பத்திப் பொருளாகும் வெள்ளீயம், மலையடிவாரங்களிலிருந்து ஆற்றின்மூலம் கொண்டுவரப்பட்டு, பின்னர் மலேயா ரெயில்களால் மேற்குக் கரையிலுள்ள டெலாக் ஆன்சன் (Telok Anson), வெல்டு துறைமுகம் (Port Weld), ஸ்வெட்டன்ஹாம் துறைமுகம், டிக்ஸன் துறைமுகம் ஆகிய துறைமுகங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டது. இவ்விடங்களிலிருந்து அவை முறையே, கடற்கரையிலுள்ள சிறு மரக்கலங்களில் ஏற்றப்பட்டு, கிரௌன் காலனியின் ஒன்றிரண்டு பெரிய துறைமுகங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டன. பின்னர், அவை கடல்கடந்த நாடுகளுக்குச் செல்ல, கப்பல்களில் மீண்டும் ஏற்றப்பட்டன. அதே சமயத்தில், சுரங்கத்திற்கான கருவிப் பொருள்கள் சுரங்கத்தில் வேலை செய்வோர்களுக்கான அரிசி முதலிய முக்கியமான பொருள்களுடன் எதிர்ப்போக்கில் சிங்கப்பூரிலிருந்தும் பினாங்கிலிருந்தும் மேற்கு மலாயா இராச்சியங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டன.

இந்த இரண்டு பெரிய துறைமுகங்களும் மிகச் சிறப்பாக, சிங்கப்பூர், மலேயா தீபகற்பத்தை உட்கொண்ட மிகப் பெரிய பின்னிலங்களுக்கும் துறைமுகமாக விளங்கின (படம் 38). இவ்விரு துறைமுகங்களுமே தென்கிழக்கு ஆசியாவின் உள்நாட்டுக் கப்பல் போக்கு





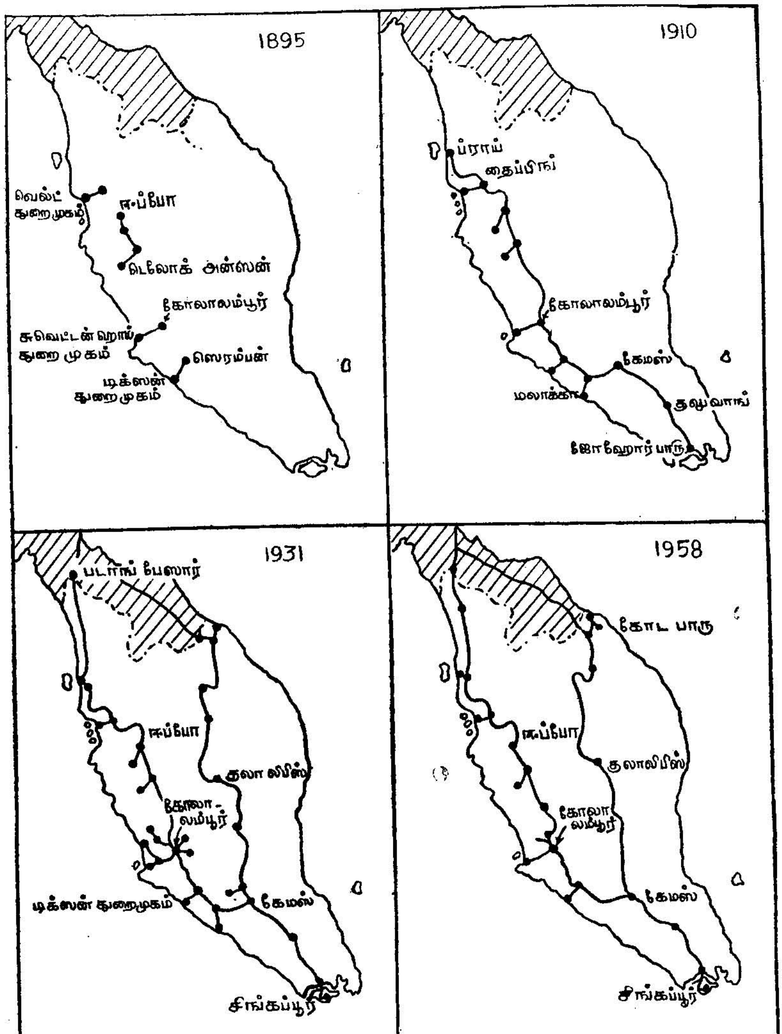
படம் 38. அ. மலேயாவின் துறைமுகங்களும் விமான நிலயங்களும் ஆ. மூன்று முக்கியத் துறைமுகங்களின் பின் நிலங்கள்

வரத்துகள் ஒன்றுகூடிப் பிறகு பிரியும் முக்கியத் துறைமுகங்களாகவும் விளங்கின. இவை இரண்டும், ஒரு பக்கத்தே ஐரோப்பாவிற்கும் இந்தியாவிற்கும் இடையேயும், பிறிதொரு பக்கத்தே தூரக் கிழக்கு நாடுகள், ஆஸ்திரேலியா ஆகியவற்றிற்குச்செல்லும் பிரயாணிகளுக்கு அனுப்பப்படும் சரக்குகளுக்கும் வாய்ந்த ஒழுங்கான துறைமுகங்களாக இருந்தன.

இந்த அமைமுறை இன்றும் காணப்படுகிறது. தீபகற்பத்தின் பின்னிலத்தைப் பொறுத்தவரையில், இந்த நூற்றுண்டின் மிகப் பகட்டான சாலைப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியானது வெள்ளீயமும் ரப்பரும் கிடைக்கும் இடத்திற்கும் (பேட்டைக்கும்) பெரிய துறைமுகங்களுக்கும் இடையே இணைப்பாக இருக்கும் கடற்கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்தின் முக்கியத்தைக் குறைத்தது. மேலும், இந்த நூற்றுண்டின் தொடக்க ஆண்டுகளில் ஐ. ம. நா. ஸ்வெட்டன்ஹாம் துறைமுகத்தைக் கூட்டாட்சிக்குச் சொந்தமான துறைமுகம் என்ற அளவில் நன்கு வளர்ச்சியுறச் செய்யவேண்டும் என்ற கொள்கையை மேற்கொண்டது. 1915 முதல் இந்தத் துறைமுகம் மேற்குக் கடற்கரையிலுள்ள எல்லாச் சிறு இடங்களையும் வெற்றிகொண்டு, தற்போது சிங்கப்பூரையும் பினுங்கையும் ஓடிப் பிடிக்கும்வகையில் முன்னேறி வருகிறது. கோலாலம்பூருக்கு அருகே நல்ல துறைமுகத்திற்கானதை நிறுவுவதற்கு அவசியம் ஸ்வெட்டன்ஹாம் துறைமுகத்தை மாங்க்ரோவ் (Mangrove) சதுப்புக் காடுகளில் அமைந்த, கடல் மட்டத்திற்கு ஒருசில அடிகளுக்குமேலேயே இருக்கும் இடத்தில்—அமைத்தது அவ்வளவாக சிறப்பான கொள்கை என்று கூறமுடியாது. இருப்பினும், ஸ்வெட்டன்ஹாம் துறைமுகத்தைத் தேசியத் துறைமுகமாக ஆக்க நினைத்த ஐ. ம. நா.வின் கொள்கையை, மலாயாவின் புதுக்கூட்டாட்சியும் தொடர்ந்து மேற்கொண்டது. அத் துறைமுகம் அமைந்துள்ள இடத்தில் குறைகள் இருந்தபோதிலும் பொதுவாக எல்லா நிலைகளை நோக்க அது சிங்கப்பூருக்கும் பினுங்கிற்கும் மத்தியிலிருப்பது அத் துறைமுகத்தை அமைப்பதற்குக் காரணமாயிற்று. இவ்வாறு இன்று மலாக்கா நீர்க்கூடல் வழிக்கு வாசல் எனும்படி ஸ்வெட்டன்ஹாம் துறைமுகம் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருகிறது.

பினுங்கும் ஸ்வெட்டன்ஹாம் துறைமுகமும் முறையே கூட்டாட்சியின் 33·3%-ம் 18·0% ஆக ஏற்றுமதியையும் 30·6%-ம் 25·9% ஆக இறக்குமதியையும் செய்தன என்பதை அறியலாம். சிங்கப்பூர் இன்னமும் 42·4·% ஏற்றுமதியையும், 38·3% இறக்குமதியையும் செய்து இன்றும் முதலிடத்தை வகித்துக்கொண்டிருக்கிறது. சிங்கப்பூர் வழியாக வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களைப் பொறுத்தவரை 45% சரக்குகள் ஃபெடரேஷனிலிருந்து (கூட்டாட்சியிலிருந்தும்) கடற்கரைக் கப்பல்களினுல் அனுப்பப்பட்டன. ஆனுல், சிங்கப்பூரி

லிருந்து மலேயாவிற்குச் செல்லும் சரக்கில் 76% சாலை, ரெயில்மூலமாக, தரை மார்க்கமாக அனுப்பப்பட்டன.



படம் 39. மலேயா—ரெயில் பாதை விஸ்தரிப்பு

1920-லிருந்து ரெயில் போக்குவரத்தைவிட, சாலைப் போக்குவரத்து முக்கியத்துவம் அடைந்து வருகிறது (படம் 39). குறிப்பாக 1930-ல் இரண்டிற்குமிடையே ஏற்பட்ட போட்டி கடும் பிரச்சினையாக மாறியது.

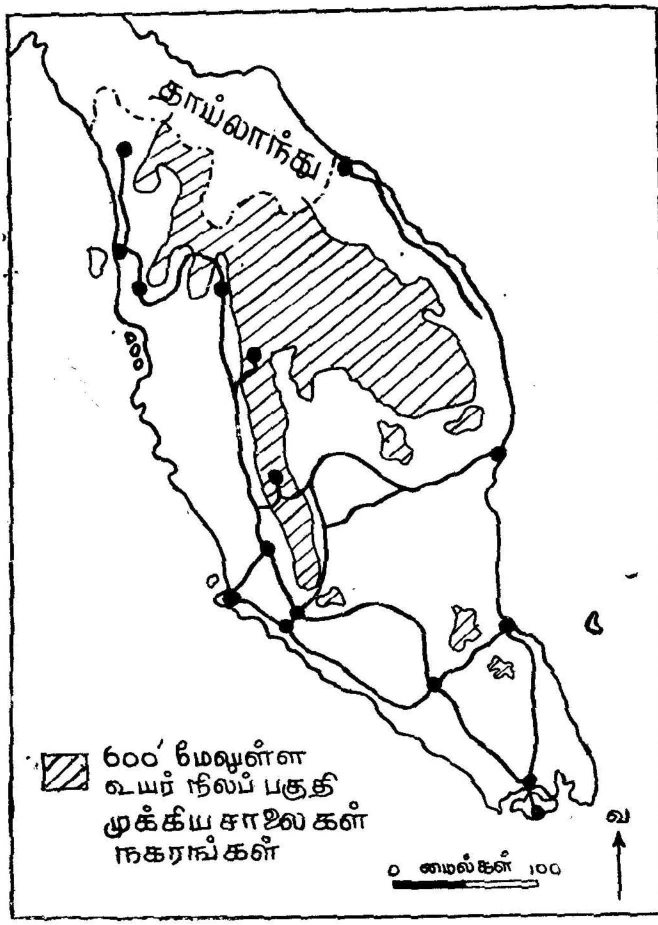
மிக அழகான மலேயா நெடுஞ்சாலையமைப்பும், லாரிகள் திரளாக நிற்கும் இடங்களைக் கட்டித் தருவதற்கான சீன ஒப்பந்தக்காரர்களின் ஊக்கமும் சாலைப் போக்குவரத்திற்குச் சாதகங்களாக அமைந்தன. 1942-5-ல் பல ரெயில் வழிகளிலிருந்து தண்டவாளங்கள் ஜப்பானியர் களால் நீக்கப் பெற்றதும், ரெயில்களின்மீது அடுத்து பயங்கர கம்யூனிஸ்டுகளால் செய்யப்பட்ட தாக்குதலும் சாலைப் போக்குவரத்து விஸ்தரிப்புக்குப் பெருங்காரணமாயின. ரெயில் பாதையானது முழு அளவில் மீண்டும் திறந்து விடப்பட்டதென்றாலும் மலாக்கா டிரோனோ விற்குச் (Tronoh) செல்லும் கிளைப் பாதைகள் இன்று முழு அளவில் பழுதுபார்க்கப்படாமலேயே உள்ளன.

இதற்கிடையில் சாலைப் பின்னலமைப்பில் பல விரிவுகள் செய்யப் பட்டன (படம் 40). 1956–60 வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் டெமர்லோ விற்கும் (Temerloh) மொரானுக்கு (Moran) மிடையே ஒரு புதிய கிழக்கு-மேற்கு இணைப்பும் வேறு பலவும் அமைக்கப்பட்டன.

சிங்கப்பூர், எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, மலேயா முழுவதுக்கும் கப்பல் போக்குவரத்திற்கும் உள்நாடு, சர்வதேச ஆகாய விமானப் போக்குவரத்திற்கும் மிக முக்கியமான கேந்திரமாகும். 1955-ல் நகரத்தின் நடுவிலிருந்து $7\frac{1}{2}$ மைல்களுக்கு அப்பால் விமானதளமாக அமைக்கப்பட்ட பயா லெபார் (Paya lebar) என்ற சர்வதேச விமான நிலையத்தில் (International Airport) 1960-ல் உள்நாட்டி லிருந்து 2,174 விமானங்களும், வெளிநாட்டிலிருந்து 4,054 விமானங் களும் வந்து இறங்கின என்று பதிவு செய்யப்பட்டது. தென் கிழக்கு ஆசியாவின் எல்லா ஆகாய வழிகளுக்கும் மையம் என்ற சிறப்பைப் பெற சிங்கப்பூரும் பாங்காக்கும் போட்டியிடுகின்றன. கப்பல்கள் செப்பனிடப்படும் அகன்ற இணையற்ற இடங்களும், புவியியல் அமைப்பும் தொடர்ந்து, அந்தப் பிரதேசத்திலுள்ள துறை முகங்களுக்கிடையே சிங்கப்பூரின் சிறப்பிற்கு உறுதியளிக்கின்றன.

மலேயா பொருளாதாரத்தில் ஒருசில மிகவும் முரண்பாடான இயல்புகளை அதனுடைய தொழிற்றுறையில் காணலாம். உலக வங்கி அறிக்கை 1947-ன் மக்கள்தொகைப் புள்ளிவிவரப்படி வேலைசெய்யும் மலாய் மக்கள்தொகையில் 9% விழுக்காட்டினரே இரண்டாவது நிலைத் தன்மையுடைய தொழில்களில் (Secondary Industries) ஈடுபட்டவர் களாகக் கூறப்படுகின்றனர். இப் புள்ளிவிவரம் ஆசியாவில் மிகவுயர்ந்த அளவாகும். மிகச் சமீபகாலம்வரை இந்தத் தொழில்கள் முக்கியமாக, சிறு அளவில் கச்சாப் பொருள்களை ஒழுங்குபடுத்தல் (Processing), சுரங்கத்திற்கும் போக்குவரத்திற்கும் பயன்படும் இயந்திரங்களைப் பழுது பார்த்தல், பொதுமக்களுக்குப் பயன்படும் ரெயில், துறைமுகம், நீர்விசை, மின்விசை ஆகிய நிலையங்களில் பணி செய்தல் ஆகிய தொழில்கள் அளவிலேயே நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருந்

தன. மேலும், இப்பொழுதும்கூட, ஆலைத் தொழிற்சாலை இன்னமும் உயர்ந்த அளவில் வளர்ச்சி பெறவில்லை. எடுத்துக்காட்டாகத் தொழில் வளர்ச்சியில் ஹாங்காங்கைவிட மலேயா குறைந்தேயுள்ளது. ஆனால், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தரங்களால் மலேயா இவ்வகையில் சராசரி



படம் 40. மலேயா—முக்கிய சாலைகள்

நிலைக்கும் மேற்பட்டேயிருக்கிறது. செல்வச் செழிப்பும் துணிகர முயற்சிகளும் கொண்ட சீன சமூகத்தினரையும் பொருள்களின் விற்பனைக்கும் பங்கீட்டுக்குமான உன்னத வசதிகளையும் பெற்றுள்ள சிங்கப்பூர், பெருமளவில் முன்னேற்றமடையவில்லை என்பதை முதலில் நோக்க வியப்பாயிருக்கிறது.

எவ்வாறிப்பினும், கவனிப்பதற்குரிய மற்றப் பொருளாதார, அரசியல் அம்சங்கள் உள்ளன. மலேயாவில் உற்பத்தி செய்யப்படும் பெரும்பாலான கச்சாப் பொருள்கள் எந்தப் பெரிய தொழில்களுக்கும் அடிப்படையாக அமையவில்லை. நிலக்கரி பற்றுக்குறையும் மற்றொரு தடையாகும். இதுவரையும் மலேயாவின் பொருளாதாரம் கலோனியல் முறையில் (Colonial economy) அமைந்ததாகும். நாட்டில் கடுமையான மக்கள்தொகைப் பிரச்சினை இல்லாதவரை மிகுந்த உழைப்பினால் உற்பத்தி செய்யப்படும் ரப்பர், வெள்ளீயம் எடுத்தல், துறைமுகங்களிலுள்ள பல்வகை செயல்முறைகள் ஆகியவற்றின்வாயிலாக மலேயாவிலுள்ள மக்கள் அனைவருக்கும் முழுநேர வேலையை உண்டாக்கிக் கொடுப்பதில் காலனிப் பொருளாதார முறைகள் தம் திறமையை நிரூபித்துக் காட்டின. இதனால், ஹாங்காங்கிலும் ஜவாவிலும் ஏற்பட்டதுபோல, மலேயாவில் பல்வேறு தொழிற்சாலைகள் நிறுவுவதற்குக் காலனி அதிகாரிகளுக்கு ஒரு தூண்டுதலும் ஏற்படாமலிருந்தது. அரசியல் அதிகார பூர்வமான ஊக்கமோ அல்லது பாதுகாப்போ (protection) இல்லாமல் ஒரு சில தொழில்கள் தோன்றி வளர்ச்சி பெறுவதற்கு அறிகுறிகள் இருக்கின்றன என்றாலும், மலேயா விற்பனைப் பொருள்களுக்குரிய சிறிய சந்தையாகவே (market) இருப்பது தொழில் வளர்ச்சிக்குத் தடையாயுள்ளது. தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பெருகிவரும் தேசியக் கொள்கைகளால், அங்குள்ள பெரிய சந்தைகளில் அரசாங்கத்தாரால் பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட்டுப் பொருள்கள் உற்பத்தியாக்கப்படுவதால் மலேயா செய்து விற்கக்கூடிய பொருள்களுக்கு கடும் போட்டி ஏற்படும் என்பதில் ஐயமில்லை.

ஆகையால், மிகச் சமீபகாலம்வரையும் ஒரு சில தொழில்களே ஊக்கத்தைப் பெற்றன. உள்ளிடங்களில் கிடைக்கும் கச்சாப் பொருள்களை ஒழுங்குபடுத்தும் (Processing) தொழில்களில் முதலிடம் பெறுவது வெள்ளீயத்தை உருக்கும் தொழிலாகும். 1955-ல், பட்டர் வொர்த் (Butter worth)தில் ஒரு புதிய வெள்ளீயம் உருக்கும் தொழிற்சாலை (Tin-smelter) ஆரம்பித்தவரை நாட்டில் எடுக்கப்பட்ட வெள்ளீயம் அனைத்தும் சிங்கப்பூரிலோ அல்லது பினங்கிலோ உருக்கப்பட்டது. வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருந்தோரின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் பார்த்தால் மரமறுக்கும் ஆலை மிகவும் முக்கியமான தொழிலாக இருக்கிறது. 1955-ல் மலேயா கூட்டாட்சியில் (சிங்கப்பூர் தவிர) மட்டும் 373 மரமறுக்கும் ஆலைகளில் 4941 மக்கள் வேலை செய்தனர். இவற்றுள் பெரும்பாலனவை சீனர்களுக்குச் சொந்தமானவையாகும். இவற்றைத் தவிர, சிங்கப்பூரிலுள்ள 10 ரப்பர் ஆலைகளில் 2360 தொழிலாலர்கள் வேலை செய்தனர். அன்னாசிப்பழங்களை டப்பியில் அடைத்தல், தேங்காய்களிலிருந்து எண்ணெய் எடுத்தல், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட தாதுப் பொருள் எண்ணெயைச் சுத்திகரித்தல் ஆகிய தொழில்களும் முக்கியமாயிருக்கின்றன.

இரண்டாவதாக, மற்றத் தொழில்களுக்குத் துணைசெய்யும் தொழில்களுள் (Servicing and maintenance industries) பல் வகைப்பட்ட வார்ப்புப் பட்டறைகளும், பொறியியல் தொழிலகங்களும் அடங்கும். இவற்றில் குறிப்பிடத்தக்கவை, சிங்கப்பூரிலுள்ள யுனை டைட் இஞ்சினீர்ஸ் மோட்டார், மற்றப் பாரமிழுக்கும் போக்குவரத்து சாதனங்களைப் பழுதுபார்க்கும் தொழிற்சாலைகள், எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக சிங்கப்பூரிலுள்ள கப்பற்படை நிர்வாகம், பொதுவாக எல்லா வியாபாரிகளுக்கும் பயன்படும் சிங்கப்பூரில் உள்ள கப்பல் செப்பனிடும் துறைகள்; கோலாலம்பூர் அருகிலிருக்கும் சென்டுளில் (Sentul) மலே யாவின் ரெயில்களுக்கான மத்தியத் தொழிற்பட்டறைகள் ஆகியவை யாகும். 1930-ல் ஏற்பட்ட கலக்கத்திற்குச் சற்று முன்பாக, சிங்கப் பூரில், கார்கள் (Cars), லாரிகள் (Lorrys) ஆகியவற்றின் பாகங்களை ஒன்றுசேர்க்கும் தொழில், ஃபோர்டு கம்பெனியின் துணைகொண்டு தொடங்கப்பட்டது. போருக்கு முன்னிருந்த மற்றத் தொழில் வளர்ச்சி, உணவுப் பொருள்களை ஒழுங்குமுறை செய்தல், மாவு ஆலைகள், சாராயம் காய்ச்சல் (Brewing), எளிய பானங்களுக்கான பொருள்களைத் தயாரித்தல் (Manufacture of soft drinks) பிஸ்கட்டுகள் தயாரித் தல் ஆகிய தொழில்களுடனும் மக்களின் சிறு தேவைப் பொருள்களான சோப், சிகரட், தீக்குச்சிகள், மலிந்த விலையில் காலணிகள் ஆகிய வற்றைத் தயாரிக்கும் தொழில்களுடனும் அளவுபடுத்தப்பட்டது.

போர்க்காலம் முதற்கொண்டு, பல தொழில்களைப் பெருக்குவதற் கான தேவை, மிகுந்த கவனத்தை ஈர்த்தது. குறிப்பாக, நுகர்வோர்க் குரிய பொருள்களைத் தயாரிக்கும் (consumer goods) தொழில்களின் விஸ்தரிப்புத் தொடங்கியது. பருத்தி நூல் நூற்கும் ஆலை 1953-ல் தொடங்கப்பட்டது. இந்த நூல் நூற்கும் ஆலையில் வேலை செய்வோர் களில் அவ்விடத்திலிருந்து வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட தொழி லாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளிப்பதற்காக ஹாங்காங்கிலிருந்து தொழில் நுணுக்கம் அறிந்த பலர் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டார்கள். சிங்கப்பூரி லிருக்கும் மற்றப் புதிய தொழிற்சாலைகளுள் பெரும்பாலானவை, சிறிய தொழிற்சாலைகளாய் பாட்டரி (Battery), ரப்பர் பொருள்கள், பூட் பாலிஷ், பழரசம், சோயாபீன்ஸ் பால், கண்ணாடிப் பொருள்கள், உலோகப் பொருள்கள், பிளைவுட், வர்ணம், காகிதம், தொப்பி, காலணி, பென்ஸில், அச்சு வேலைகளுக்கான ஈயம் ஆகிய பொருள்களைத் தயாரிப் பதில் ஈடுபட்டிருக்கின்றன.

மலாயாவின் பெரிய நகரங்கள் ஏதாவது ஒருவகைப்பட்ட, சிறிய அளவிலாயினும் கச்சாப் பொருளை ஒழுங்குபடுத்துதல், பழுது பார்த் தல் ஆகிய நிறுவனங்களைப் பெற்றிருந்தாலும், கோலாலம்பூர், சிங்கப்பூர் ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களைத்தான் உண்மையான தொழிற் கேந்திரங்களாகக் கூற இயலும். என்றாலும், இதைப்போன்ற வளர்ச்சி,

நல்முறையிலும் விரைவாகவும் எப்போவிலும் மற்றவிடத்திலும் ஒருவேளை வருங்காலத்தில் ஏற்படலாம்.

சிங்கப்பூரின் நுகரும் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகளில் மிக விரைவான விஸ்தரிப்பு ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. அவற்றுள் ஒருசில முக்கியமான, புதிய, எடுப்பான தொழிற்சாலைகளை அத் தீவிலுள்ள மிகப் பெரியதும், 8500 தொழிலாளர்களைக் கொண்டுள்ளதுமான H.M. நேவல் டாக்யார்டு (Her Majesty's Naval Yard) என்ற நிறுவனமானது பூகிட் டிமா (Bukit Timah) வில் நிறுவப்பட்டது. கோலாலம்பூரிலுள்ள தொழிற் பட்டறைகள், 2000 தொழிலாளர்களைக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த எண்ணிக்கையைப் போன்றும், ஆனால், மேலும் பெருகிய எண்ணிக்கையுடைய மக்கள், முக்கியமாக உணவுப் பொருள்களை ஒழுங்குபடுத்தும் தொழிலகங்களிலும், இயந்திரங்களைப் பழுது பார்க்கும் கடைகளிலும், நுகரும் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகளிலும் சிறிய வார்ப்படத் தொழிற் பட்டறைகளிலும் வேலை செய்து வருகின்றனர். கோலாலம்பூருக்கு வடக்கே ஒரு சில மைல்களுக்கு அப்பால் ரவாங் என்னுமிடத்திலுள்ள சிமென்ட் தொழிற்சாலை ஆண்டிற்கு மொத்த உற்பத்தியாக 106,000 டன்கள் சிமென்டைக் கொடுக்கிறது.

சிங்கப்பூரும் கோலாலம்பூர் – கிளாங் (Kualalumpur-Klang) பகுதியும் ஆகிய இரண்டும் 'மின்சார சப்ளையை' நன்முறையில் கொண்டிருக்கின்றன. மிக அண்மைக் காலம் வரைக்கும் 37,000 கி. வா. மின்விசையை உற்பத்தி செய்யும் செயின்ட் ஜேம்ஸ் அனல் மின்விசை நிலையத்தைச் சிங்கப்பூர் நம்பியிருந்தது. தற்போது பாசீர் பாஜங் (Pasir Panjang) ஒரு புதிய அனல் மின்விசை நிலையத்தைப் பெற்றிருக்கிறது. இந்த நிலையம் 1955-ல் 1,00,000 கி. வா. மின்விசை உற்பத்தி செய்தது. இவ் வுற்பத்தியானது 1,50,000 கி. வா. ஆக அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. கோலாலம்பூர் தன் உபயோகத்திற்கான விசையைப் பல ஆண்டுகள் அவ்விடத்திலேயே இருக்கின்ற படு அராங் (Batu Arang) நிலக்கரி வாயிலாகவும், கிளாங் அருகிலுள்ள கானெளட் பிரிட்ஜி (Connaught Bridge) லுள்ள அனல் மின்விசை நிலையத்திலிருந்தும் பெறுகிறது. போருக்குப் பின்னர், மொத்தத்தில் மின்விசை அதிகரிக்கப்பட்டதாலும், 1953-ல் மலாயன் தேசிய மின்விசை கிரிட் நிறுவப்பட்டதாலும், கானெளட் பிரிட்ஜ் கறி (வெப்ப) மின்விசை நிலையத்தின் உற்பத்தியானது 80,000 கி. வா. ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது. தற்போதுள்ள மிகப் பெரிய மின்விசை நிலையங்களுள் பங்சார் (Bungsar) (26,500 கி. வா.), மாலிம் நவார் (Malim Nawar), (30,000 கி. வா.), பாடு கஜா (Batu Gajah) (24,450 கி. வா.) ஆகிய மூன்று அனல் மின்விசை நிலையங்களும் செண்டிரோ (Chen-

deroh) (27,000 கி. வா.), உலுலங்கட் (Ulullangat) (2,288 கி. வா.) என்ற பகுதிகளில் அப் பெயர்களோடு கூடிய இரு புனல் மின்விசை நிலையங்களும் அடங்கும். இவற்ருேடு மேலும் துணையாக, மலாக்காவிலும் (40,000 கி. வா.), பிஞங்கிலும் (20,000 கி. வா.) இரு அனல் மின்விசை நிலையங்களை ஏற்படுத்தத் திட்டம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், கேமரான் (Cameron) உயர்நிலையங்களில் ஒரு பெரிய புதிய புனல் மின்விசை நிலையத்திற்கான வேலை நடந்துகொண்டு வருகிறது. இது இறுதியில் 200,000 கி. வா. மின்விசையை உற்பத்தி செய்யும் திறத்தைப் பெறும்.

இவ்வத்தியாயத்தின் முடிவில் கொடுக்கப்பட்டுள்ள அட்டவணைகள் கடல்கடந்த அயல்நாட்டு வாணிகத்தினைப்பற்றிக் கூறும் என்ருலும், ஒரு சில குறிப்புகளுக்குத் தனிப்பட்ட விளக்கம் வேண்டியுள்ளது. ரப்பர், வெள்ளீயம் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதியின்மீது மலேயாவின் பொருளாதாரம் மிகவும் சார்ந்திருக்கிறது. இந்த நிலைதான் இன்னமும் பொருளாதாரத்தில் காணப்படும் ஒரு தனிப்பட்ட பலவீனமாகும். இரண்டாவதாக இவ்விரண்டு பொருள்களுக்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் (U. S. A.) மிக முக்கிய விற்பனை இடமாக அமைந்துள்ளன. ஆனுல், மிகச் சிறிய அளவிலேயே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது. இக் காரணங்களால், இறக்குமதி கட்டுப்பாடு ஏற்படுத்தப்பட்டு, ஸ்டெர்லிங் பகுதியில் அமெரிக்க டாலர்களைப் பெறுவதில் மிகப் பெரிய மூலமாக மலேயா அரசியல் ரீதியிலும் பொருளாதார ரீதியிலும் திகழ்கிறது. 1961-ல் சோவியத் ரஷியா, மலாயா ரப்பரை இறக்குமதி செய்வதில் இரண்டாவதாக நின்று, அதில் அமெரிக்காவின் இடத்தைப் பற்றிக்கொண்டது.

சிங்கப்பூரின் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வியாபாரமும், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே மிகச் சிறந்த ரப்பர் விற்பனை இடம் என்ற அதன் சிறப்பும் அட்டவணைகளிலிருந்து மீண்டும் அறியலாம். உருக்குவதற்காக வரும் வெள்ளீய இறக்குமதிகள் குறைந்துபோயின என்பதையும் அட்டவணைகள் காட்டுகின்றன. ஆனுல், சிங்கப்பூரும் சற்றுக் குறைந்த அளவில் பிஞங்கும் இந்தோனீசியா, தாய்லாந்து. நாடுகளின் ஏற்றுமதிகளை மிகப் பெருமளவில் தொடர்ந்து ஏற்றுக்கொண்டிருத்தலும், அதே சமயத்தில் இவ் விரு நாடுகளின் இறக்குமதிகளில் இவ்விரண்டினுடைய பங்கும் குறைந்து போவதற்கான நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கின்றதும் கவனிக்க வேண்டிய கருத்தாகும்.

சிங்கப்பூரிலும் பிஞங்கிலும் தொன்றுதொட்டே இரண்டு விதமான ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகம் இருந்துகொண்டு வருகிறது. முதலாவது, பெரும் தொகுதி தொகுதியாக வரும் இறக்குமதிப் பொருள்கள் (Goods imported in bulk) துறைமுகத்தில் இறக்க மீண்டும்

கப்பல்களில் ஏற்றப்படுவதைத் தவிர, வேறு எவ்விதமான கவனிப்பையும் பெறுவதில்லை. இரண்டாவது, வர்க்கத்தின் பெரும் பகுதி சிக்கலான முறைகளைக் கொண்டுள்ளது. பொருள்களை ரகவாரியாகப் பிரித்தல், தரவாரியாக வரிசைப்படுத்தல், பராமரிப்பு செய்தல் ஆகியவையும், அடிக்கடி, அயனமண்டல உற்பத்திப் பொருள்களை ஒழுங்குபடுத்தலும், சிறு ஆசிய வியாபாரிகளின் தேவைகளுக்குப் பொருத்தமாக, மேற்கு நாடுகளிலிருந்து வந்த, தயாரிக்கப்பட்ட பொருள்களின் பெருந்தொகுதியான இறக்குமதிகளைப் பொருந்தும் முறையில் வகை வகையாகப் பிரித்தலும் ஆகிய எல்லாம் இரண்டாவது முறை வர்த்தகத்துள் அடங்கும். 1955-ல் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகத்தில் வீழ்ச்சி ஏற்பட்டபோதிலும், சிங்கப்பூரில் கப்பல்களில் ஏற்றுதல், அவற்றிலிருந்து இறக்குதல் என்ற முறையில் கையாளப்பட்ட மொத்த சரக்குகள் எடை 53,160,000 டன்களாகும்.

(உ) *மலேயாவின் பொருளாதாரப் புவியியலில் காணப்படும் இன்றைய நோக்குகள்

இவ்வத்தியாயத்தின் முன் பகுதிகளில் மலேயாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் துணை செய்த பல்வேறு அம்சங்கள் விவரமாகக் கூறப்பட்டன. இனி மலேயா தீபகற்பத்தை (சிங்கப்பூரைத் தவிர) ஒரு பகுதியான நிலையில் வைத்து, அப் பகுதியின் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளை அறிவதவசியம். இரண்டாவது உலக மகா யுத்தம்வரை மலேயாவின் பல்வேறு பொருளாதாரச் செயல்கள்—மலாய் மக்களின் ஜீவனத்திற்கான உணவுப் பொருள்களை விளைத்தல், பணப்பயிரான ரப்பர் அன்னியர்கள் வசமிருத்தல், இந் நாட்டின் ஒரே கனிவளமான வெள்ளீயத்தை எடுத்தல், சுத்திகரித்தல், துறைமுகங்களின் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி, வாணிபம் ஆகியவை ஒன்றேடொன்று தொடர்பில்லாமல் தனி நிலைகளிலே செயற்பட்டு வந்தன. 19ஆம் நூற்றுண்டின் சூழ்நிலைக்கேற்ப, சுரங்க வேலை, எஸ்டேட் விவசாயம், வாணிபம் ஆகியவை சுதேசி மக்களுக்கு சம்பந்தமில்லாதவகையில் அன்னியர்களின் முயற்சியினுல் பெரிதும் முன்னேறின. பிரிட்டிஷ் கொள்கைக்கேற்பக் குறைந்த விலையைக் கொண்ட பொருள்களை விளைப்பதிலும், அல்லது வெள்ளீயத்தை எடுப்பதிலும் ஊக்கம் காணப்பட்டது. ஆனுல், இத்தகைய கொள்கை நீண்டகால நோக்கில் நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு உகந்ததல்ல என்பதைச் சித்தித்துப் பார்க்கவும் அப்போது நேரமில்லை. உதாரணமாக, உள் நாட்டிற்குத் தேவையான உணவுப் பொருள்களை உள் நாட்டிலேயே விளைப்பதிலேயோ அல்லது உற்பத்தி செய்வதிலேயோ பிரிட்டி

*புதிய மலேயா கூட்டாட்சியில் சேர்ந்துள்ள, போர்னியோவிலுள்ள மலேயப் பகுதிகளைப்பற்றிய செய்தி பிறிதொரு அத்தியாயத்தில் வர்ணிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஷார் எவ்வித அக்கறையும் கொள்ளவில்லை. மேலும், அடர்ந்த காடுகள் கொண்ட மலேயா, மரங்களைப் பெருமளவில் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யவேண்டிய நிலையும் பிரிட்டிஷாரின் கொள்ளை லாப மடிக்கும் கொள்கையின் விளைவே. இவ்விதமான முரண்பாடுகள் இருந்தும், வெள்ளீயம் எடுப்பதிலும் ரப்பர் உற்பத்தியிலும் உலகில் முதலிடத்தையும், கடல்கடந்து செல்லும் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே முதன்மையாகவும், மலேயா சிறப்படைந் ததற்கும் அன்னியர்களின் உழைப்பும் முதலீடுமே காரணமாயின. மலேயாவின் அயல்நாட்டின் வாணிபத்தின் அளவு இந்தோனீசியாவின் அயல்நாட்டு வாணிபத்திற்குச் சமமாயுள்ளது. ஆனால், மலேயா தீபகற்பத்திலுள்ள ஜனத்தொகை இந்தோனீசியாவின் ஜனத்தொகை யில் $\frac{1}{10}$ பங்கே என்பதைக் கவனித்தால், ஆசியாவிலேயே பொருளா தார முன்னணியில் நிற்கும் ஜப்பானுக்கு ஈடாக உயர்ந்த வாழ்க்கைத் தரத்தை மலேயா பெற்றிருப்பது ஆச்சரியமாகாது.

1945-லிருந்து ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் மலேயாவின் பொருளா தாரத்தை நிலையான அடிப்படையில் மாற்றியமைக்க உதவுகின்றன. இதற்காக ஒன்றன்பின் ஒன்றுகப் பல திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டுச் செயற் படுத்தப்படுகின்றன. இத் திட்டங்களினால் ஏற்பட்ட மாறுதல்களைப் பற்றி முன்பே குறிப்புக் காணப்பட்டது. மலேயா தீபகற்பத்தைப் பொறுத்தவரையில் புதிய ரப்பர் செடிகளை நடுதல், நெல் விளையும் நிலங்களின் பரப்புகளை உயர்த்துதல், மின்விசை உற்பத்தியைப் பெருக்குதல், சேதமடைந்த இருப்புப்பாதைகளைச் சீரமைத்தல், சட்ட விரோதமாக நிலங்களைக் கைப்பற்றிக்கொண்ட சீனர்களுக்குப் புது கிராமங்களை அமைத்து, அவர்களை சட்டத்தை மதிக்கும் பிரஜைகளாக மாற்றுதல் ஆகியவை திட்டங்களின் முக்கியக் குறிக்கோள்களாக உள்ளன. இதைத் தவிர, நாட்டுப்புறங்களில் (Rural Area) வாழ்க் கைத்தரத்தை உயர்த்தவும், நாட்டில் தொழில் வளத்தைப் பெருக்கவும் தனியாக ஓர் அரசாங்க இலாக்கா நிறுவப்பட்டது. விஞ்ஞானமுறை யில் பயிர் செய்தல், தொழில் திறனை வளர்த்தல், வாணிப முறைகளைக் கற்பித்தல், உழவர்களுக்குக் கடன் கொடுத்தல்போன்ற செயல்கள் இவ்விலாக்காவினால் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1955–60 காலத் திட்டங் களில் போக்குவரத்து வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான முயற்சி களுக்கு முதலிடம் கொடுக்கப்பட்டது. முறையே புது ரப்பர் செடிகளை நடுதல், மின்விசைப் பெருக்கம், நெல்விளையும் நிலங்களில் வடிகால், பாசன முறைகளை அபிவிருத்தி செய்தல்–ஆகியவற்றிற்கு 2ஆம், 3ஆம் 4-ஆம் பரிசுகள் வழங்கப்பட்டன. 1961-ல் மலேயா தீவுக்கான 2ஆவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் (1960–65) மேற்கொள்ளப்பட்டது.

மேற்கூறிய முயற்சிகள், இன்றைய பொருளாதாரத்தின் நிலையற்ற தன்மையை ஓரளவுக்கு மாற்றியமைத்துள்ளன என்றாலும், பல பிரச்

சினைகள் தீர்க்கப்படாமலேயே இருக்கின்றன. தனி மனிதன் வருவாய் மிக அதிகமாக இருந்தபோதிலும், சுதேசி மக்களுக்கும் மலேயாவில் வசிக்கும் அன்னிய மக்களுக்கும் இடையேயுள்ள வாழ்க்கைத் தரங்களில் உள்ள வேற்றுமை மிகப்பெரிதாகவே இருக்கின்றது. இந்தப் பிரச்சினையானது மலேயா தீபகற்பத்தில் உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் ஏற்படக்கூடிய உயர்வைப் பொறுத்தே சமாளிக்கமுடியும். இயந்திரங்களின் துணைகொண்டு வேளாண்மைக்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள நிலங்களின் பரப்பளவு அதிகரிக்கப்படுமானால், நிலத்தை உழுபவன் இந்தியனா, சீனனா அல்லது சுதேசி 'மலாய்' இனத்தைச் சேர்ந்தவனா என்ற பிரச்சினை தோன்றாமல் போகலாம். ஆனால், முதன்முறையாக விவசாயத்திற்குக் கொண்டுவரக்கூடிய நிலங்களின் அளவு மிக்க குறைவாயிருப்பதால் மேற்கூறிய வழியைப் பின்பற்ற சாதகமான சூழ்நிலை இல்லை எனலாம். ஆகவே, உணவு உற்பத்தித் திறனைப் பெருக்குதல் என்பது, சுதேசி மலாய் உழு நிலங்களில் தீவிர சாகுபடி முறைகளைப் புகுத்துதலின்மூலம் ஒருவாறு சமாளிக்கப்படலாம். சுதேசி மலாயின் நிலங்கள் மிகச் சிறியனவாக நீடிப்பது தீவிர சாகுபடி முறைக்கு ஊக்கமளிக்கக்கூடியதாக இல்லை.

மேற்கூறிய காரணங்களினால் மலாய் மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்த ஒரே வழி அம் மக்களை உணவு உற்பத்திக்கான நிலங்களைப் பயிரிடுதலைத் தவிர, 'சிறு பரப்பில்' ரப்பர் நடுதலையும் மேற்கொள்ளத் தூண்டுவதாகும். மேலும் குடிசைத் தொழில்களுக்கு ஊக்கமளிப்பதன்மூலம் பயிர் செய்யமுடியாத காலங்களில் தோன்றும் வேலையில்லாத் தன்மையையும் ஒருவாறு சமாளிக்கலாம். இவ்வாறான கொள்கை ரீதியிலேயே மலேயாவின் விவசாய இலாக்காவின் திட்டங்கள் அமலாக்கப்பட்டுவருகின்றன. சுரங்கங்களில் வேலை செய்வோர், ரப்பர் எஸ்டேட்டுகளில் வேலை செய்வோர், நெல் விளைவிப்போர் ஆகிய எல்லோரும் ஒரே இனத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தால் மேற்கூறிய விவசாயத் திட்டங்கள் நாட்டுப்புறங்களில் வாழும் மக்களின் நிலையை உயர்த்துவதில் வெற்றி கண்டிருக்கும். ஆனால், நகர்களில் வாழ்வோருள் பெரும்பான்மையினர் அன்னியர்களாகவும் நாட்டுப்புறங்களில் வாழ்வோர் சுதேசி மக்களாகவும் இருக்கும் நிலையில் இவ்விரு சாரார்களுக்குமிடையில் நிற்கும் வருவாயின் வித்தியாசத்தைக் குறைக்க முடியுமா என்பது சந்தேகம் தான். மேலும், இந்தியர்களும் சீனர்களும் சுதேசி மக்களின் கைத்தொழிலகங்களிலிருந்து உற்பத்தியாகும் பொருள்களை வாங்குவதைவிட, வெளி நாட்டிலிருந்து வரும் பொருள்களையே விரும்புவார்கள். அதாவது, மலாய் மக்களில் பணப்பயிர் விளைச்சலில் பெருக்கம் ஏற்பட்டாலொழிய இச் சுதேசிகளின் வாழ்க்கைத் தரம் உயருவதற்குச் சூழ்நிலை இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. மலேயா தீபகற்பத்தில் மக்கள் தொகை விரைவாகவே பெருகி வருகின்றது. ஆண்டுதோறும் மக்கள்

தொகையில் ஏற்படும் உயர்வு புதிய நிலங்களில் நெல்லையும் ரப்பரையும் பயிரிடுவதற்குத் தூண்டுகோலாக அமைந்துள்ளது. இவ்வாறான புதிய நிலங்கள் மலேயாவின் மொத்தப் பரப்பளவில் 60% காடுகள் நிறைந்த கிழக்குப் பகுதியிலேயே உள்ளது. இப்பகுதியில் எஸ்டேட்டுகளை அமைப்பதற்குமுன் காடுகளை அழித்தல், போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்துதல் ஆகியவற்றிற்கு பெருமளவில் முதலீடும், நீண்ட காலத் திட்டங்களும் தேவை. சுதந்திர அரசாங்கம் ஏற்பட்டதிலிருந்து மேற்கூறிய பணிகள் செவ்வனே நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன. இந் நிலையில், பழைய பிரிட்டிஷ் போர்னியோ தொகுதிகள், மலேயா தீபகற் பத்துடன் இணைக்கப்பட்டுப் புதிய மலேசியக் கூட்டாட்சி (Malasian Federation) ஏற்படுத்தப்பட்டிருப்பது மலேயா தீபகற்பத்தின் பொரு ளாதாரத்தை பலப்படுத்தும் என்பது நிச்சயம். ஓராண்டு காலம் இக் கூட்டாட்சியின் அங்கத்தினராக இருந்து, பின்பு வெளியேறி, இன்று தனி சுதந்திர குடியரசாகத் திகழும் சிங்கப்பூர் தீவின் பொருளாதார வளர்ச்சி பிற்காலத்தில் எவ்வாறு அமையும் என்பதைப்பற்றி ஒன்றும் முடிவாகக் கூறமுடியாது.

7. மலேயா

சமூகப் புவியியலும் அரசியல் புவியியலும்

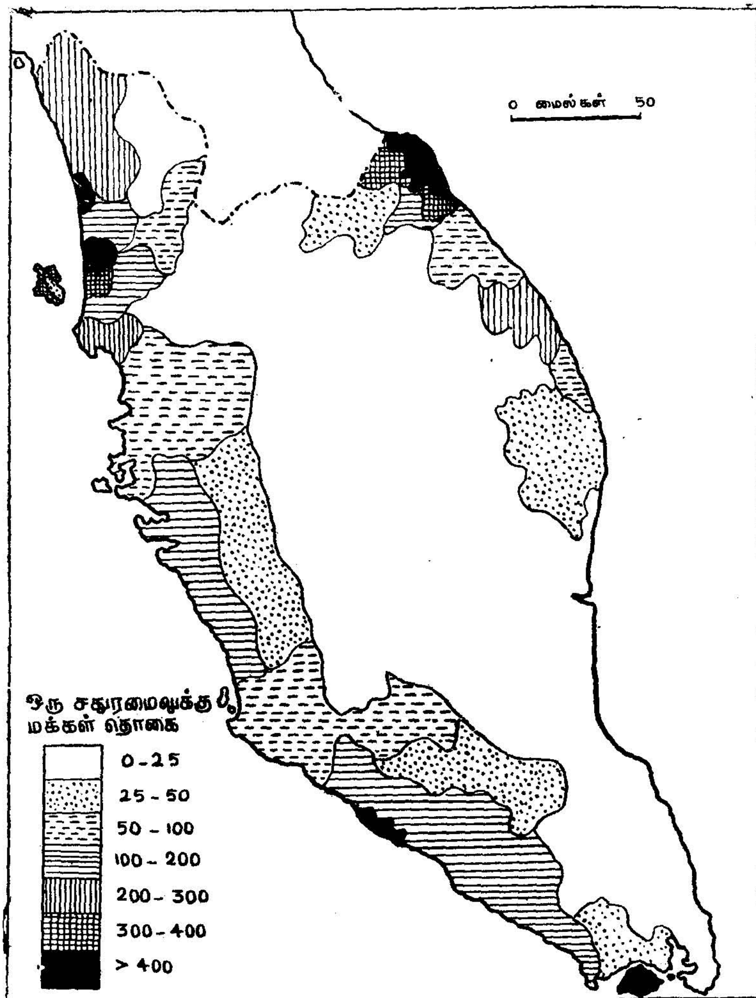
(அ) சமூகப் புவியியல் (Social Geography)

கடந்த இரண்டு அத்தியாயத்திலும் கண்ட புவியியல், வரலாற்றியல் ஆகிய சக்திகளின் விளைவாக, மலேயா மக்கள்தொகை, இன்று தென்கிழக்கு ஆசியா முழுமைக்குமுள்ள மிகப் பெரும் இயல்பாகும், தீவிரமான மக்கள் இனப்பாகுபாட்டுச் சிக்கலைக் கொண்டிருப்பதை அறியலாம். எண்ணிக்கையில் குறைந்த எண்ணற்ற மக்கள் கூட்டங்களுடன், மான்சூன் ஆசியாவின் கடல் குறுக்கு வழிகளின் மையமாக விளங்கும் தீபகற்பத்தில் கிழக்கு, தென்கிழக்கு, தெற்கு ஆசியா ஆகிய திசைகளினின்றும் போந்த மூன்று முக்கிய மக்களினக் கூறுபாடுகளுள்ளவர்களும் இருந்தனர். இம் மக்களினத்தின் சந்திப்புப் பொதுவான இனக்கலப்பிற்கு வழி செய்யவில்லை. தற்போதுள்ள மக்கள் பரவலில் (படம் 41) உள்ள சிறப்பான அம்சங்களைப் புரிந்துகொள்ள, ஒவ்வோர் இனத்தைப்பற்றிய விவரமான குறிப்புகள் தேவையாகின்றன.

முக்கிய மக்களினப் பிரிவுகள் (Main Ethnic Groups)

ஒழுங்குமுறைப்படி முதலில் வர்ணிக்கப்பட வேண்டியவர்கள், ஆனால், மற்ற எல்லா வகைகளிலும் எல்லோரைக்காட்டிலும் சொற்பச் சிறப்பே உள்ளவர்கள் ஆதிவாசிகளேயாவர் (Aboriginal peoples). இவர்களின் எண்ணிக்கை, 1947-ல் மக்கள்தொகை புள்ளிவிவரக் கணக்கியலின்படி 34,737 ஆகும். இவர்களுள் 29,648 மக்கள், நாட்டின் வடபாதியில் உள்ளடங்கியுள்ள காடுகளில் வேட்டையாடியும் உணவுப் பொருள்களைச் சேகரித்தும் நாடோடிகளாகத் திரிகின்றவர்கள் என வகைப்படுத்தப்பட்டனர். எஞ்சியுள்ளவர்கள், தொன்றுதொட்ட உழவர்களின் நிலையான இடம் பெயர்ந்து செய்யும் விவசாய முறையைப் பின்பற்றினர். இஸ்லாம் மதத்தைத் தழுவச் செய்தலின்

வாயிலாக, மிக எளிய முறையில், பின்னர் கூறப்பட்ட மக்கள், மலாய் மக்கட் சமூகத்தோடு நாளாவட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்படலாம். கம்யூனிஸ்ட் பயங்கரவாதிகளால் காட்டில் வழிகாட்டிகளாக அமர்த்தப்



படம் 41. மலேயா—மக்களடர்த்தி (1957 நிலவரம்)

பட்டு, இவர்களுடைய மிகச் சிறப்பான திறமைகளைப் பயன்படுத்தத் தொடங்கிய காலம்வரை, இவ்வாதிவாசிகள் நாட்டின் பொருளாதார அரசியல் வளர்ச்சியில் பங்கு கொள்ளாதிருந்தனர். இவர்களில் பலருக்

குத் தற்போது விவசாய நிலங்கள் கொடுக்கப்பட்டுவருகின்றன. கூட்டாட்சிப் பாராளுமன்றத்திலும் (Federation Parliament) இவர்கள் தம் பிரதிநிதி ஒருவரைக் கொண்டிருக்கின்றனர்.

எப்படியாயினும், எண்ணிக்கையில் மிக்கிருக்கும் மலாய்களை (2,543,569–1947-ல்) உண்மையான 'நாட்டின் சுதேசிகள்' என்று மதித்தல் பல்லாண்டுகளாகப் பழக்கத்தில்இருந்து வருகிறது. ஆனால், இக் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்ளும் முன் மலாய் மக்கள் எவ்வாறு 'சுதேசிகள்' என்றழைக்கப்படக்கூடிய தகுதியைப் பெற்றனர் என்றுமறிய வேண்டும். நீர்க்கூடலின் அருகிலுள்ள குடியிருப்புகள் (Straits Settlements) தோன்றுவதற்கு முன்னர், தீபகற்ப மலாய்கள், மக்கள் தொகையில் மிகவுயர்ந்த அளவு பெரும்பான்மையினராக இருந்தனர். ஆனால், நாட்டில் அன்றைய மக்கள் பரவல் நெருக்கமற்ற தன்மையையே (sparse distribution) கொண்டிருந்தது. 1835–9-ல், படானி நீங்கலாக, தீபகற்பத்தின் மொத்த மக்கள்தொகை 300,000-க்கு மேல் இருந்திருக்க இயலாது என்று நியூபோல்ட் கருதுகிறார். இவ் வெண்ணணிக்கை குத்துமதிப்பாகக் கூறப்பட்டதேயாகும். ஆனால், தற்போது நமக்குக் கிடைத்துள்ள உறுதியான, அரசாங்க அதிகாரபூர்வமான புள்ளி விவரப்படி, 1891-ல், ஐ. ம. நா. என்று பிற்காலத்தில் அழைக்கப்பட்ட நான்கு இராச்சியங்களில் 232,000 மலாய்களே இருந்தனர் என்று தெரியவருகிறது. இதே இராச்சியங்களில், 1931-ல் மக்கள்தொகை 594,000 ஆக உயர்ந்ததற்கு மலாய் மக்களின் இயற்கையான பெருக்கமே காரணம் என்று முடிவாக கூறமுடியாது. இவ்விரண்டினின்றும் சுமார் 224,000 மலாய் மக்கள் அந்த இடைப்பட்ட காலத்தில் 1891–1931) மலேயா தீபகற்பத்தைச் சுற்றியுள்ள தீவுகளிலிருந்து வந்து ஐ. ம. நா.-வில் குடியேறியிருக்க வேண்டும் என்பது பல ஆராய்ச்சியாளர்களின் முடிவு.

இந்தக் காலத்திற்கு முன்னமேயே, மலாக்கா நீர்க்கூடல்களின் குறுக்கே அங்குமிங்குமாய்க் குடியேற்றமானது பல நூற்றாண்டுகளாக, உறுதியாக ஏற்பட்டிருந்திருக்கவேண்டும். பிரிட்டிஷ் பாதுகாப்பில் சட்டமும் ஒழுங்கும் அமல்படுத்தப்பட்டபோது, அதைத் தொடர்ந்து, மலேயா தீபகற்பத்தின் மேற்குக் கடற்கரை இராச்சியங்களுக்குள் இடைவிடாது வந்த குடியேற்றத்தில், பெருக்கம் ஏற்பட்டது என்பதை உணர்த்தச் சான்றுகள் உள்ளன. மேலும், இரண்டாவது உலக மகா யுத்தம் வரை, பல்வகை அம்சங்கள் ஒன்றுசேர்ந்து, பொருளாதார நெருக்கடி மிகுந்த காலங்களைத் தவிர, மற்ற காலங்களில் இந்த இடைவிடாத குடியேற்றத்தை நீடிக்கச்செய்தன. தங்களுடைய மூதாதையர்கள் பின்பற்றிய வாழ்க்கை முறைகளைக் கடைப்பிடித்து, ஜீவனத்திற்கான வேளாண்மையைத் தொடர்ந்து நடத்த மலாய் மக்களுக்கு பிரிட்டிஷார் வாக்குறுதி தந்ததும், பெரும்பாலான குடியேற்ற மக்களான

சீனர்கள், இந்தியர்கள் ஆகியோருடைய வாழ்க்கையிலுள்ளதைப் போன்ற சுமையோ, நெருக்கடிகளோ இல்லாமல், மலாய்களின் சுறு சுறுப்பற்ற வாழ்க்கை நடத்தும் முறையானது, இந்த அந்நியர்களது உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கான முயற்சிகளினின்றும் மறைமுகமாக நன் மைகளைப் பெற்றதும், மலாய் மக்களின் தொடர்ந்த குடியேற்றத்தை ஆதரித்தது. சீனர்களுக்கும் இந்தியர்களுக்கும் எதிராகப் பல்வகைப் பட்ட மலாய்களைப் பிரிட்டிஷார் வலிவுறச் செய்ய மிக்க அக்கறை கொண்டதனால் இந்தோனீசியாவிலிருந்து வந்த 'அன்னிய' மலாய் மக்களின் குடியேற்றத்தைப்பற்றியோ அல்லது அவர்கள் 'சுதேசி' மலாய்களுடன் இன ரீதியில் ஒன்றுசேர்வதைப்பற்றியோ எவ்விதமான தடைகளும் ஏற்படுத்தவில்லை.

இந்தப் போக்குகளைக் கவனிக்குங்கால் 1934-ல் மொத்த மலாய் மக்களின் எண்ணிக்கையில் மிகக் குறைவான ஒரு சிறு பகுதியே, 19ஆம் நூற்றாண்டிற்கு முன்னிருந்த குடியேற்ற மக்களின் சந்ததிகளாக இருந்தனர் என்று தெரிகிறது. இவர்களுள் அரைப் பங்கிற்கும் மேலானவர்கள் 'நிலத்தின் சொந்தக்காரர்கள்' என்ற பட்டத்திற்குரிய உரிமைகளை 50 ஆண்டிற்கும் குறைவாகக் கொண்டவர்களாவர். தீப கற்பத்தின் பல பகுதிகளிலுமுள்ள, மற்றக் குடியேறிய இனத்தாரைப் போல் மலாய் மக்களும் தீபகற்பத்தில் குடியேறிய மக்களே. ஆனால், இவர்கள் மற்ற இனமக்கள் வருவதற்கு முன்பே வந்தவர்கள் என்ற காரணத்தினால் மலேயாவைத் தங்களது நாடு என்று கூறிக்கொள்கிறார் கள். இக் கொள்கையை பிரிட்டிஷாரும் ஆதரித்தனர். மேற்கூறிய கூற்றுகளெல்லாம் 19ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் மிகச் சிறிய அளவே மலாய் மக்கள்தொகையைக் கொண்ட, வெள்ளீயம், ரப்பர் கிடைக்கும் பேட்டையுள்ள இராச்சியங்களுக்குத்தான் பொருந்துகின் றன. மேற்கூறிய காலத்தில், படானி இராச்சியத்தை உள்ளிட்ட வடக்கு, வடகிழக்கு இராச்சியங்களில் மலாய் மக்கள்தொகை, முக்கிய மாக, இயற்கையான பெருக்கத்தாலேயே வளர்ந்ததாகத் தெரிகிறது. இன்றும் மலாய்கள் கூட்டம் கூட்டமாக வசிக்கும் பகுதிகள் இவைகளே. இப் பகுதிகளிலிருந்து மேற்கு இராச்சியங்களுக்கு மலாய்கள் குடி யேறினர்.

1947-ன் மக்கள்தொகை புள்ளிவிவரத்தில் பொதுவாக அழைக்கப் படும் மலாய்கள், நியாயமாக மலாசியர்கள் என்று அழைக்கப்பட வேண் டியவர்கள், இரு பிரிவினராகப் பிரிக்கப்பட்டனர். 1. மலாய்கள், 2. மற்ற மலாசியர்கள் என்பதே அப் பிரிவுகளாம். இப் பிரிவுகளுக் கான அடிப்படை அவர்கள் மலேயாவில் பிறந்தவர்களா, அல்லது அந்நிய நாட்டிலிருந்து வந்தவர்களா என்பதைப் பொறுத்திருந்தது. இந்த அடிப்படையில், அந்நிய நாடுகளிலிருந்து குடியேறிய மக்களின் விகிதம் செலாங்கரில் 43·2% ஆகவும், ஜோஹோரில் 31·4% ஆகவும்,

பெராக்கில் 16·2% ஆகவும், சிங்கப்பூரில் 36·7% ஆகவும் இருந்தது. வேறு எந்த இராச்சியத்திலோ அல்லது குடியிருப்பிலோ அந்நிய மக்கள் குடியேற்ற அளவு 10%-க்கு மேல் இல்லை. டிரெங்கானுவிலும் கேலன்டனிலும் இவ் விகிதம் 1%-க்கும் குறைவாகவே இருந்தது. 1931-ல் இருந்த பல்வேறு இனங்களின் விகித அமைப்பை, 1941-ல் இருந்த அமைப்புடன் ஒப்பிட்டால், சுதேசி மலாய்களைத் தவிர, பிற இனத்தாரின் விகிதம், மொத்த ஜனத்தொகையின் விகிதம் குறைந்து போயுள்ளது என்று அறியலாம். அந்நிய மக்களின் குடியேற்றத்திற்கு ஏற்கெனவே விதிக்கப்பட்ட தடைகளும் மலேயா தீபகற்பத்தில் பிறந்த வர்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்ததும் இதற்குக் காரணமாயின. சுமத்ராவின் பல்வேறு பாகங்களிலிருந்து வந்த அந்நிய மலாய் மக்கள் சுதேசி மலாய்களுடன் எளிதில் கலப்பதற்கு, இவ்விரு மக்கள்தொகுதிகளுக்கும் பொதுவான இஸ்லாம் மதம் பெருந்துணை புரிந்தது. அந்நிய மலாய்களும் மலாய் மொழியை ஏற்றுக்கொண்டனர். ஜாவாவிலிருந்தும் தெற்கு போர்னியோவிலிருந்தும் வந்த அந்நிய மலாய்கள் இதே காரணத்தினல், வீதிகளில் புழக்கத்திலிருக்கும் கொச்சை மலாய் பாஷையையே ஏற்றுக்கொண்டனர். இவ்வாறு, மலாய் மக்கள் என்று குறிப்பிடப்படுவோர்களில் பல பாகுபாடுகள் உள்ளன. தற்போது மலேயாவிலுள்ள சீன, இந்திய மக்கள்தொகையினர்களுள் காணப்படும் வேறுபாடுகளைக்காட்டிலும் மலாய் மக்களிடையே வேறுபாடுகள் மிகக் குறைவாகவே உள்ளன. இந்தக் காரணத்தினல்தான், பிறந்த இடம் என்ற அளவில்லாமல் எல்லோரையும் ஒன்று சேர்த்து மலாசியர்கள் என்று கூறும் பொதுவான வழக்கம் ஏற்பட்டுள்ளது.

மலேயாவின் மொத்தத் தொகை 1957-ல் 3,322,550 ஆக உயர்ந்தது. அதாவது ஒரு நூற்ருண்டு காலத்தில், குடியேற்றத்தினுலும் இயற்கையான பெருக்கத்தினுலும், மக்கள்தொகையில் முன்னதைவிடப் பத்துமடங்கு வளர்ச்சி அடைந்திருக்கிறது. இந்த விகிதம் ஏறத்தாழ, ஜாவாவுடன் ஒப்பிடக்கூடியதாகவேயுள்ளது. என்ருலும், ஜாவாவைவிட எண்ணிக்கைகள் சிறியனவாகவே உள்ளன. இவ்வாறு மக்கள்தொகை பெருகியபோதிலும் இந்த நூற்ருண்டில் காணப்படும் மக்கள் பரவலிலுள்ள அம்சங்கள், 19ஆம் நூற்ருண்டில் இருந்ததைப் போலவே உள்ளன.

இவ்வாறு மலாய்கள், வடக்கிலும், வடகிழக்கிலுமுள்ள நல்ல அரிசி விளையும் நிலங்களின்மீது ஆதிக்கம் கொண்டும், தற்போது, அரிசி, ரப்பர் விளையும் சிறு பரப்புகளைக்கொண்ட ஜோஹோரின் ஜில்லாக்களைக்கொண்டும், முக்கியமாகக் கடற்கரைகளையொட்டியும், ஆறுகளின் தாழ்ந்த போக்குகளையொட்டியும் உள்ள இடங்களில் ஒருமுகப்படுத்தப் பட்டிருக்கின்றனர். இவர்களின் குடியிருப்புகள் யாவுமே நாட்டுப்புறக் குடியிருப்புகள் (rural settlements) என்ற தன்மையுடன்

விளங்கின. நகரத் தன்மைகொண்ட குடியிருப்புகள் மலாய் மக்கள் வசிக்கும் பகுதியில் அரியனவாகவே உள்ளன. தொன்றுதொட்ட இராச்சியங்களின் தலைநகரங்கள்கூட, மிகப் பெரிய மசூதியும் சுல்தானின் அரண்மனையும், மிக அண்மையில் எழுந்த ஆட்சி அலுவலகக் கட்டடங்களும், ஆங்காங்கே தெளிக்கப் பெற்றிருப்பது போன்ற சீனர்களின் கடைகளும் சேர்க்கப்பட்ட, மிகுதியான வளர்ச்சியடைந்த கிராமங்களாகவே (over grown villages) இருக்கின்றன. குறிப்பிட்ட இராச்சியத்தில் பிறந்து வாழ்ந்துவருகின்ற ஒரு சுல்தானுக்கு 'இராஜ விசுவாசங்' கொண்டிருந்ததைத் தவிர, மலாய் மக்கள் யாவரும் சமீபகாலம்வரை ஒரு குடையின்கீழ் – ஒரே அரசியல் பிரிவின் பிரஜைகளாக – இருந்ததில்லை. பிரிட்டிஷ் பாதுகாப்பின்கீழ் இராச்சியங்கள் தனியாக இயங்குவதற்கான உரிமைகள் மேலெழுந்தவாரியாக ஒன்றுசெய்யப்பட்டன. சுல்தான்கள், அரசியல் நிர்ணயப்படி அமைந்த சிறு அரசர்களாக வியக்கும் முறையில் மாற்றப்பட்டனர். போக்குவரத்திற்கு முக்கிய வழிகளாயமைந்த கடற்கரை, ஆறுகள் ஆகியவற்றிற்குப் பதிலாகச் சாலைகளும் ரெயில் பாதைகளும் வந்த காலமுதல், இராச்சியங்களுக்கிடையே இருந்த தல வேறுபாடுகள், புவியியல் முக்கியத்துவத்தை இழக்கத் தொடங்கின.

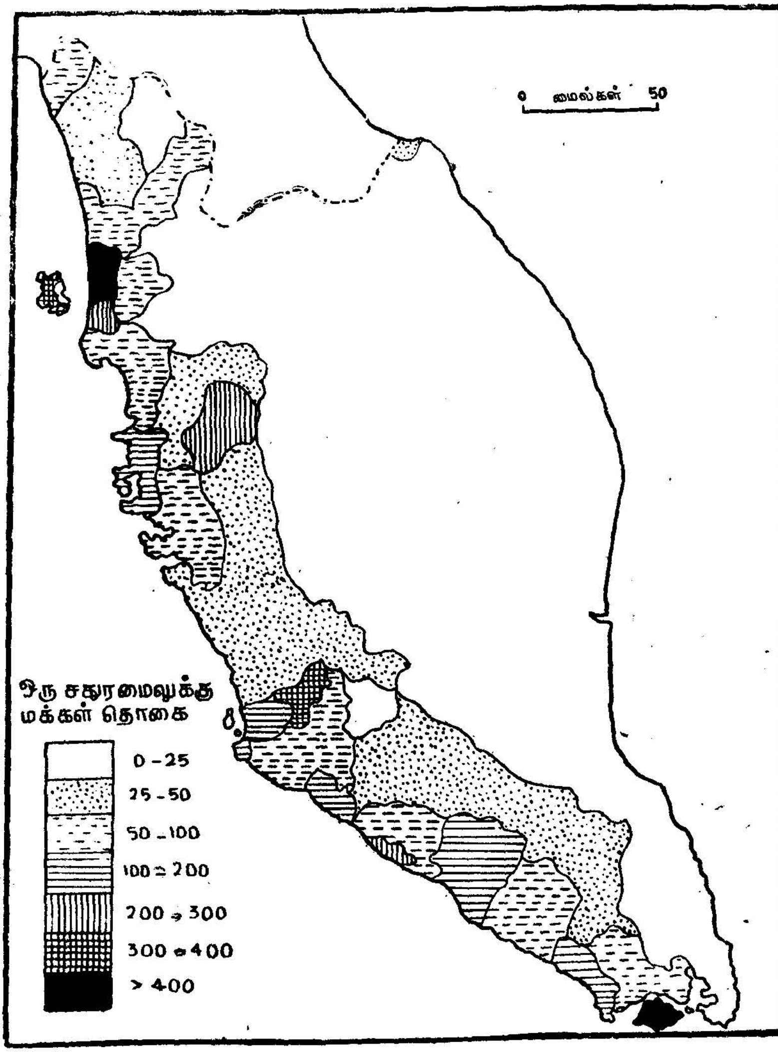
இத்தனை மாற்றங்கள் இருந்தபோதிலும், கிராமப்புறத்து மலாய்கள், 20ஆம் நூற்றாண்டின் உலக நடப்புகளிலிருந்து, அண்மைக் காலம்வரைக்கும் தம்மை ஒதுக்கியே வைத்துக் கொண்டார்கள். பிரிட்டிஷாரால் பாதுகாக்கப்பட்டு, மலாய்கள் தொன்று தொட்டுவந்த, சுறுசுறுப்பற்ற, கவலையற்ற நிலையிலேயே ஜீவனத்திற்கான பொருள்களைப் பெற வழிசெய்யும் விவசாயத்தையே தொடர்ந்து செய்துவந்தனர். ஆனால், முன்னேற்றத்தில் ஊக்கம் கொண்ட அந்நிய குடியேற்றக்காரர்கள் மேற்கிலுள்ள மலேயாவின் மூன்றில் ஒரு பகுதியை – காடுகள் அடர்ந்து சிக்குண்டிருந்த பகுதியை – தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே, மிகத் தீவிரமாக மக்கள் வாழ்விற்குப் பயன்படுமுறையில் ஆக்கப்பட்ட பிரதேசமாக மாற்றினர்.

இம்மாற்றங் கொண்டுவந்த வகையில் ஐயத்திற்கொரு சிறிதும் இடமின்றிச் சீனர்களே மிகச் சிறந்த பங்கினைப் பெற்றனர். முன்னாள் கிரௌன் காலனி இராச்சியங்களில் பிரிட்டிஷ் வருகைக்கு ஒரு சிறிதே சீனர்களின் குடியேற்றமும் அதன் தொடர்பாகக் குடியிருப்பும் ஏற்பட்டதாயினும், 19ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலும், 20ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்க ஆண்டுகளிலுமே சீனர்களின் குடியேற்ற வெள்ளத்தின் அலையானது மலாயாவிற்குள் புகுந்தது. தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளைப்போலவே

மலேயாவிலும் சீனக் குடியேற்ற மக்கள் குவாங்டுங், ஃபுகியன் குவாங்ஸி என்ற சீனுவின் தெற்கு மாகாணங்களிலிருந்து வந்தார்கள். அங்ஙனம் வந்தவர்களின் கருத்தெல்லாம் நல்வாழ்வு பெறவேண்டும் என்பதேயாகும். ஆரம்பகாலத்தில் மலேயாவின் வெவ்வேறு பகுதிகளில் வெவ்வேறு விதமான அந்தஸ்துகள் (Status) சீனர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டபோதிலும், சீனர்கள் மலேயா தீபகற்பம் முழுவதையும் குடியேற்றத்திற்கான ஒரே பகுதி என்ற கொள்கையையே கொண்டார்கள். மிகப் பெரும்பான்மையினர் சிங்கப்பூரில் வந்து குடியேறினும், அவர்களுள் பலர், எங்கெங்கு வாழ வகையும் வாய்ப்பும் கிடைக்கிறதோ அங்குக் குறிப்பாக வெள்ளீயச் சுரங்க வேலையும், மற்றப் பல்வகைப்பட்ட சிறு வியாபாரங்கள் செய்வதற்கும் அளவின்றிய வாய்ப்பினை நல்கும் மேற்கு இராச்சியங்களுக்கு அடுத்துச் சென்றனர். சிறந்த உயர்தரமுள்ள வர்த்தகர், வெள்ளீயச் சுரங்கங் களுக்கும் ரப்பர் எஸ்டேட்டுகளுக்கும் உரிமையாளர் என்ற அந்தஸ்துகளை விரைவிலேயே பெறமுடிந்தது. மொத்தமாகக் கூறின், நாட்டின் செல்வத்தில் சீனர்களின் பொருள்வளம் மிகுதியாக இருக்கிறது. அவர்களுடைய முதலீட்டைப் பெற்ற தொழி லுடைமைகள் — பெரும்பாலும் விசேஷமாகக் கடுமையான கட்டுப் பாட்டின்கீழ் அமைந்துள்ள வியாபார கேந்திரங்களின் முதலீடுகள் — போருக்கு முன்னல் பிரிட்டிஷாரை அடுத்து இரண்டாவதாக இடம் பெற்றிருந்தனர். சுருங்கக் கூறின், தொழிலாளர்கள், சிறு உழவர் என்ற நிலைகளிலுள்ளவர்களிலிருந்து பெரும் இலக்ஷாதிபதிகளாக உள்ளவர்கள்வரையும், சீன வியாபார மன்றத்தின் உறுப்பினராகவும் இருக்கின்ற மலேய சீனர்கள், முழு அளவில் ஒரு முதலாளி வர்க்க சமூகத்தினராக அமைந்தனர். முன்பு அவர்கள் பொதுமக்கட்கான ஆட்சிமுறை அலுவல்களிலிருந்து விலக்கப்பட்டது ஒருபுறமிருப்பினும், தற்போது, நாட்டின் திறமையான ஆட்சிக்குத் தேவையான ஒவ்வொரு பெரிய தொழிலிலும் இவர்கள் நிறைந்து விளங்கு கின்றுர்கள்.

கிராமப்புறத்து மலாய்களுக்கு முரணுக, 53·7% விழுக்காடுள்ள சீனர்கள், நகர்ப்புறத்தவராகப் பிரிக்கப்பட்டனர். எஞ்சியுள்ளோரில் பெரும்பாலோர் தகரமோ, ரப்பரோ, அன்றுசியோ ஆகியவற்றின் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டிருந்தனர். அல்லாமல் நகரங்களுக்குச் சப்ளை செய்ய மார்க்கட் தோட்டங்களைப் பெற்றிருந்தனர். சீன சமூகத்தினர் நாடு முழுவதிலும் பரவலாகப் பங்கீட்டுவகையில் இருக்கின்றுராயினும், எதிர்பார்க்கப்படுவதுபோல, தகரம், ரப்பர் கிடைக்கும் பேட்டையிலும், இரண்டு பெரிய துறைமுகங்களிலும், குறிப்பிடும் அளவிற்கு ஒருமுகப் படுத்தப்பட்டிருக்கின்றனர் (படம் 42). சீனர்கள் தம்முள் எந்த் விதத்திலும் ஒரே இயல்பினையுடையாராக இல்லை. முதலில்

'இனத்தில்' பெரிய பிரிவுகள் உள்ளன. முழுவதுமில்லாவிட்டாலும் முக்கியமாக, பேசும் மொழியின் அடிப்படையில் இவர்களை ஒன்பது பிரிவினராகப் பிரிக்கலாம்.



படம் 42. மலேயா—சீன மக்கள் தொகை

கிராமப்புறங்களிலும், நகர்ப்புறங்களிலுமுள்ள பல பகுதிகளிலும், சீன 'இனக் கூட்டத்தார்' தனித்தனியாகவே வசிக்கின்றனர். இவர்கள் மலாய்களுக்கு அந்நியராக இருந்ததுபோல, மிகமுற்பட்ட

காலத்தில், இவர்களுக்குள்ளேயே ஒருவர் மற்ருெருவருக்கு மொழியாலும் பழக்கத்தாலும்'அந்நியராகவே இருந்திருக்கவேண்டும். ஏறத்தாழச் சீனர்கள் எல்லோரும், மக்கள்தொகைப் புள்ளிவிவரக் கணக்குக் கூறுகிறபடி 'சீனுவின் தேசிய மதத்'தைத் தழுவியவர்கள் என்று பொதுவாக மதிக்கப்பட்டாலும், முக்கிய 'இனத்தவர்களின்' பலவகைப்பட்ட பேசும் மொழிகள் ஒன்றற்கொன்று விளக்கமும் தெளிவுமற்றே காணப்படுகின்றன. மற்றவகைகளில் தொன்றுதொட்டு வந்த ஆழ்ந்த வேற்றுமைகளும் உள்ளன.

இதைத்தவிர, குடியேற்றம் செய்த காலங்களில் உள்ள வித்தியாசங்களும் சீன மக்களின் மனப்பான்மையில் பல்வேறு நோக்குகளை ஏற்படுத்தியுள்ளன. இந்த வகையில் மலாக்காவின் பாபா சீனர்கள் (Baba Chinese) தனிப்பட்ட சமூகத்தினராக அமைந்து, சீன மொழியைக்காட்டிலும், மலாய்மொழி கலந்த மொழியைப் பேசுகின்றனர். மக்கள் இனப்பாகுபாட்டின்படி, பாபா சமூகத்தார், சீனர்களும் மலாய்களும் கொண்ட தொடர்பால் ஏற்பட்ட கலப்பினத்தவராவர் (19ஆம் நூற்ருண்டுக்கு முன் மலாயா விற்குள் சீனப் பெண்கள் குடியேறவில்லை. மலாக்காவில் சீன வியாபாரச் சமூகத்தினர், அவ்விடத்திருந்த மலாய்களுடன் கலப்புத் திருமணம் செய்துகொண்டனர்).

19ஆம் நூற்ருண்டில் இந்தச் சமூகமானது பினங்கிலும் சிங்கப்பூரிலும் பரவியது. புதிதாக வந்த குடியேற்றத்திலுைம் இச் சமூகத்தினரின் எண்ணிக்கை பாராட்டும்வகையில் உயர்ந்தது. இச் சமூகத்தினரில் பலர் ஆங்கில மொழியைக் கற்றனர்; சிலர் கிறித்தவர்களாக மாறினர்; கிரௌன் காலனியில் பிறந்த ஏறத்தாழ எல்லோரும், பிரிட்டிஷ் பிரஜைகளாக இருப்பதில் பெருமை கொண்டனர். இந்த நூற்ருண்டில், இந்தக் 'கூடல்களிலுள்ள சீனச் சமூகத்தாரின்' (Straits Chinese Community) சந்ததியார்கள், அண்மையில் குடியேறியவர்களிலிருந்தும், அவர்களுடைய சந்ததியார் களிடமிருந்தும் பிரிந்து நிற்கும் நிலையில் ஒரு தனிப்பட்ட, தேர்ந் தெடுக்கப்பட்ட கூட்டம் போன்றமைந்துள்ளனர்.

1850–1930 வரை குடியேற்றம் நடந்த முக்கியமான காலத்தில், மலேயாவின் சீனச் சமூகம் நிலையற்ற தன்மையிலேயே இருந்தது. ஏனென்ருல், குடியேறியவர்களுள் பெரும்பாலோர் இளையோராவர். இவர்கள் குறிப்பிட்ட காலம்வரை தங்கி – 10 அல்லது 15 ஆண்டுகளில் தாய்நாட்டிற்குச் செல்வர்களாகச் செல்லவேண்டும் என்ற நிலையில், செல்வத்தைச் சேர்க்கும்வரை தங்கியிருக்கும் எண்ணத்தோடு வந்தவர்கள். உண்மையில் கணிசமான அளவினர், சாதாரணமாக நிலைத்திருக்கவேண்டும் என்று தீர்மானஞ் செய்த

போதிலும், 1921–31 வரை குடியேறிய 100 சீனர்களுள் 80 பேர் மீண்டும் தாய்நாட்டிற்குத் திரும்பினர். குடியேறிய சீனர்கள் மலேயாவிடம் நீடித்த பற்றினைத்தாமே விரும்பி ஏற்கமாட்டார்கள் என்ற கருத்து, ஐரோப்பியர்களிடையே வழங்கி வந்தது. இந்த எண்ணத்தைக்கொண்டே, சீனர்களை, மலேயாவின் எதிர்காலப் பிரஜைகளாக ஆக்குவதில் அரசாங்கம் பொறுப்பேற்காததின் காரணத்தை எளிதாக விவாதிக்க முடிந்தது.

1930-க்குப் பிறகு, பொருளாதார நெருக்கடி தோன்றிய காலத்தில், தாய்நாட்டிற்குத் திரும்பிச் சென்ற வேலையற்ற சீனர்களின் வெளியேற்றமானது, மேற்கூறிய கருத்தை மேலும் உறுதிப்படுத்தியது. 1933-ல் குடியேற்றம் செய்வோர் இன்ன அளவுடன் செய்தல் வேண்டும் என்ற திட்டம் கொண்டுவந்திருந்தபோதிலும், 1931–41 வரை ஏற்பட்ட சீனக் குடியேற்றம் சீன மக்கள்தொகையின் எண்ணிக்கையை 244,700 அளவிற்கு உயர்த்தியது. மலேயாவில் பொருளாதார நிலைமை அபிவிருத்தியாகிக் கொண்டிருந்தபோது, சீனுவில், அரசியல் சூழ்நிலை சீர்குலையத் தொடங்கியது. இதனுல் சீனர்களிடம் தாய்நாடு திரும்பவேண்டுமென்றிருந்த தூண்டுதலும் குறைந்து போயிற்று. இதனுல் இரண்டாம் உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன்னமேயே இரண்டு நாடுகளுக்கும் இடையேயிருந்த கடல் போக்கு வரத்து ரத்து செய்யப்பட்டது.

இவ்வாறு 1931-லிருந்து 1947 வரை, மலேயச் சீனர்களிடையே உள்நாட்டிலேயே அவர்கள் வழிவந்தவர்களின் சதவீதம் 31·2-லிருந்து 62·5 ஆக உயர்ந்தது. தற்போது, மலேயாவிலுள்ள பெரும்பான்மையினரான சீனர்கள் அங்கேயே தங்கவேண்டும் என்பது சச்சரவிற்கிடமில்லாதபடி ஆகிவிட்டது. மேலும், குடியேறிய அளவு, காலம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், இந் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் பெரும்பாலான மலாய்களுக்கு, உரிமைகளை உயர்ந்த அளவில் நிலையாக்கிக் கொடுத்ததுபோல, சீனர்களுக்கும் அவ்வித உரிமைகள் அளிக்கப்படவேண்டும் என்பது தர்க்க ரீதியில் ஒப்புக்கொள்ளப்பட வேண்டிய உண்மையாகும். எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் பார்த்தாலும், அவர்களின் உரிமை இன்னும் வலிவு பெறுகிறது. இவர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 1947-ல் 2,614,667-ம், 1957-ல் 3,424,333-ம் உயர்ந்து, அண்மைக் காலத்தில் பெருகி, மலாய் மக்களைவிட எண்ணிக்கையில் மிகுந்து வருகின்றனர்.*

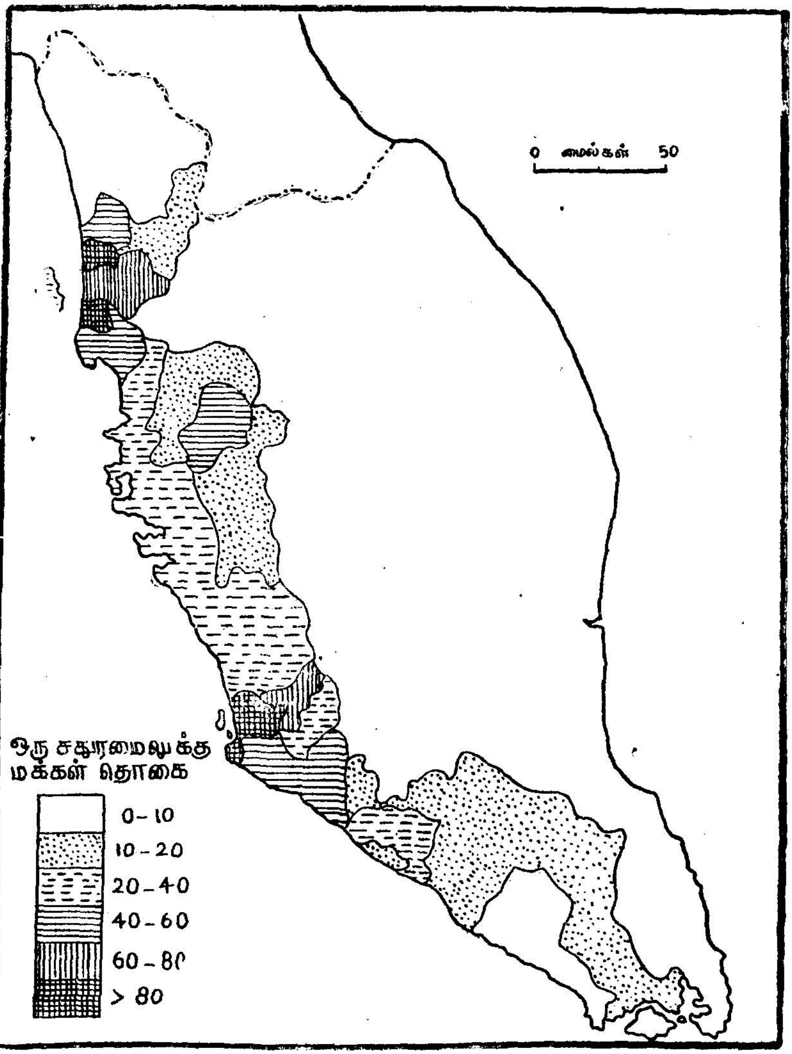
மலாயாவிலுள்ள மூன்று முக்கிய ஆசிய இனத்தார்களுள் இந்தியர்கள் மிகச் சிறிய அளவில் இருந்து வந்தனர். ஜப்பானியர்கள்

* சிங்கப்பூரைத் தவிர்த்த மலேயா தீபகற்பத்தில், மலாய் மக்களே பெரும்பான்மையினராக உள்ளனர்.

ஆக்கிரமிப்பின்போது அவர்களால் வேலைக்கெடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட இந்தியத் தொழிலாளர்களிடையே ஏற்பட்ட மிக்க சேதத்தினால் 1931-ல் 621,847 ஆக இருந்த எண்ணிக்கை 1947-ல் மக்கள் தொகைப் புள்ளிவிவரப்படி 599,616 ஆகக் குறைந்தது. இந்தக் குறையானது பின்பு குடியேற்றத்தினாலும், இயற்கைப் பெருக்கத் தாலும், நல்லவகையில் உயர்த்தப்பட்டது. 1957-ல் பாகிஸ்தானி களையும் உள்ளிட்ட இந்தியர்களின் எண்ணிக்கை 831,193 ஆக மதிப்பிடப்பட்டது.

சீனர்களைப்போல, இந்தியர்களும் தங்கிய கால அளவு, மேற் கொண்ட தொழில், தோன்றிய முதலிடம் ஆகியவற்றிற்கேற்ப மயக்கந் தரும் சமூக வேறுபாடுகளைக் கொண்டுள்ளனர். 1947-ல் இந்தியா-பாகிஸ்தான் பிரிவினை ஏற்பட்டது முதல் முற்கூறியவற்றுள் மூன்றாவது பற்றிப் பெருஞ்சிக்கல் ஏற்பட்டது. என்றாலும், ‘இந்தியன்’ என்ற சொல் மலாயாவிலுள்ள இந்திய தேசத்தாரையும், இந்தியா, பாகிஸ்தான் ஆகிய மக்களின் வழிவழி வந்தவர்களையும் குறிக்கும். ‘இந்தியரை’ப் பொறுத்தவரை, தென்னிந்தியாவிலிருந்து தோட்ட வேலைக்காகவும், வெள்ளிய வயல்களுக்கும் வந்தவர்கள், அவர்களின் வழித்தோன்றிய வர்கள் என்ற பிரிவும், முன்னாள் கிரௌன் காலனியில் குமாஸ்தாக்கள், வாணிபத் தரகர்கள் என்று விளங்கிய – பாகிஸ்தானையும் உள்ளிட்ட – வடஇந்தியர்கள் என்ற பிரிவும் உள்ளன. வடஇந்தியாவிலிருந்து வந்த வர்களை நீர்க்கூடல் இராச்சியங்களிலிருந்த சீனர்களுக்கு ஒப்பிடலாம். இவர்களுள், பஞ்சாப் மாகாணங்களிலிருந்து வந்தவர்களே மிகுதியாக இருந்தனர். இன்று மலாயாவிலுள்ள மொத்த ‘இந்திய மக்கள் தொகையில்’ 90% தென்னிந்தியரைச் சேர்ந்தவராவர். இந்த நூற் றாண்டின் தொடக்கத்தில் ஏற்பட்ட ரப்பர் தேவையும், தென்னிந்திய மக்களின் குடியேற்றமும் உடனுடன் ஏற்பட்டவையாகும். பழைய சென்னை மாகாணத்திலிருந்து வந்த பெரும்பாலான தமிழர்கள், கூலி களாக முதன்முதலில் தனிப்பட்ட தோட்டக்காரர்களுடன் மூன்று வருட ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். 1910-ல் கங்காணிமுறை ஏற்படுத்தப் பட்டது. இதன்படி, தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மக்களை, வழக்கமாக, மேஸ் திரிகள் தம் சொந்த கிராமங்களில் தொழிலாளர்களாகச் சேர்த்துக் கொள்ள உரிமை தரப்பட்டனர். இரண்டு உலக மகாயுத்தங்கள் நடந்த காலங்களிடையே இந்த முறைக்குத் துணையாக தாய் நாட்டிற்குப்போய் வர எண்ணும் தொழிலாளர்களுக்குப் போக்குவரத்திற்கான இலவசமாக வழங்கும் கட்டணத்திற்காக, தென்னிந்திய தொழிலாளர்களுடைய மலேய எஜமானர்களால் நன்கொடைகள் அளிக்கப்பட்டன. 1938-ல் இந்திய அரசாங்கமானது இந்தியத் தொழிலாளர்களுக்குத் துணையாகச் செல்லும் மக்களின் குடியேற்றத்தைத் தடுத்தது. என்றாலும், இப்போ தும் ஏற்கெனவே அங்குக் குடியேறிய இந்தியர்கள் தம் மனைவிமார்களை நாட்டிற்கு அழைத்து வருவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது.

தாய்நாட்டிற்கு அருகிலிருப்பதால் தென்னிந்தியக் குடியேற்றத் தினருக்குப் பினங் முக்கிய நுழைவாயிலாகவும் துறைமுகமாகவும்



படம் 43. மலேயா—இந்திய மக்கள்தொகை

இருந்தது. மலேயாவிலுள்ள இந்திய மக்கள்தொகையில் ஏறத்தாழ அரைப்பங்கினர் செலாங்காரிலும் பெராக்கிலுமுள்ளனர் [படம் 43]. எஞ்சியவர்களுள் பெரும்பாலோர் மேற்குக் கடற்கரை இராச்சியங்

களிலும் சிங்கப்பூரிலும் வாழ்ந்து வருகின்றனர். 1947-ல் மொத்தத்தில், இவர்களில் 39% விழுக்காட்டினர் நகர்ப்புறங்களில் இருந்தனர்.

சீனர்களோடு ஒப்பிட்டுப்பார்க்கின், இந்தியத் தொழிலாளர்கள், அவர்களைக்காட்டிலும் குறைந்த காலத்தில் வந்து போகின்றவர் களாகவே உள்ளனர். இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்திற்கு முன்னர் அவர்கள் தங்கியிருந்த சராசரி கால அளவு மூன்று வருடங்களேயாகும். அதற்குப் பிறகு, நிலைத்து நிற்பதற்கான சிற்சில அறிகுறிகள் ஏற்பட்டன ; 1947-ல் மக்கள்தொகை, புள்ளிவிவரக் கணக்குப்படி 49·8% மலாயாவில் பிறந்த இந்திய இனத்தவராகக் குறிப்பிடப்பட்டது. ஆனால், 1931-ல் இவர்களின் சதவீதம் 21·1% இருந்தது. மேலும், ஆண் பெண் விகிதமானது 1000 ஆண்டுகளுக்கு 482 முதல் 637 வரையுள்ள பெண்களாக 1931–41-ல் உயர்ந்தது. கூட்டாட்சி மலாயாவைமட்டும் பொறுத்தவரையில் இந்த விகிதமானது மேலும், 1957-ல் 743 ஆக உயர்ந்தது. என்றாலும், இந்தப் புள்ளிவிவரமானது சீனர்களிடையே உள்ள விகிதத்தைக்காட்டிலும் குறைவானதேயாகும்.

மேலும், ஒப்பிடும்வகையில் நோக்கின், ஒருசில தென்னிந்திய தொழிலாளர்களேனும் மலேயாவில் எப்போதேனும் உயர்ந்த சிறந்த பதவிகளை அடைந்தார்களா என்றால், இல்லை எனலாம். இவ்வகையில் தென்னிந்தியக் குடியேற்றத்தினருக்கும் சீனருக்கும் உள்ள வேறுபாடு தனித்த விசேஷமுடையதாகும். தமக்குரிய சொந்த அரசாங்கத்தாரால் துணைசெய்யப்படாதவராய், பாதுகாக்கப்படாதவராய், முழுக்க முழுக்கத் தங்கள் சொந்த முயற்சியின் துணைகொண்டு மலேயாவிற்கு வந்த சீனர்கள், தொடக்கத்தில், வெள்ளீயத் தொழிலை நன்கு வளர்த்தும், பின்னர் பெரும்பாலும் எல்லாவகையான பொருளா தாரச் செயல்வகைகளில் ஈடுபட்டிருக்கின்றனர்.

வட்டிக்குப் பண முதலீடு செய்யும் செட்டியார்களும் குமாஸ்தாக்க களும், கடைகளில் வேலை செய்யும் பணியாளர்களாகவும் உள்ளவர்கள், இந்தியர்களின் மொத்த மக்கள்தொகையில் 40% உள்ளனர். எஞ்சிய 60% இந்தியர் ஊதியத்திற்கு உழைக்கும் தொழிலாளர்கள் ; இன்னமும் மலாயா ரப்பர் தோட்டங்களில் உழைக்கின்றனர். மேலும், இந்தியா – பாகிஸ்தான் பிரிவினைக்குப் பின்பு, இந்தியர்களை மத ரீதியில் பிரிக்கும் வழக்கமும் தோன்றியுள்ளது. ஆயினும், இந்த வேறுபாடுகளோ அல்லது சாதி வேறுபாடோ, சீனர்களின் இனத்தார்களிடையேயுள்ள வேறுபாடுகளைப்போல அவ்வளவு ஆழமுடையனவாக இல்லை.

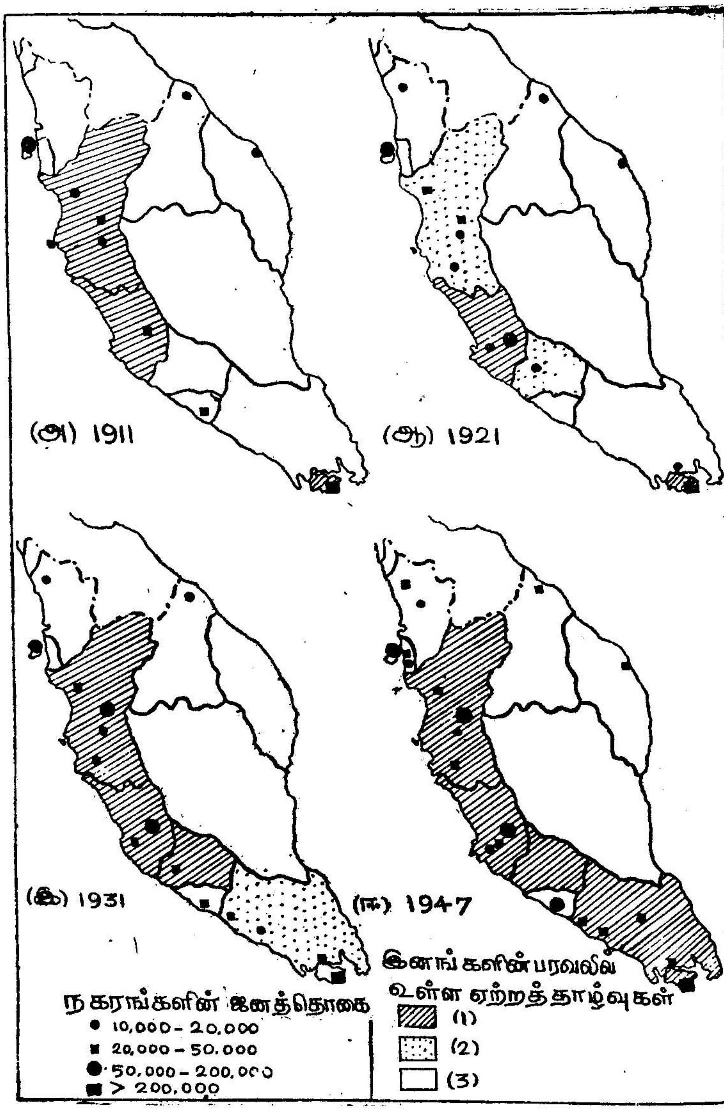
1947-ல் மக்கள்தொகைப்புள்ளி விவரக் கணக்கில் குறிப்பிடப்பட்ட எஞ்சிய, பலமொழி பேசும் மக்கள்தொகையைப்பற்றிச் சிறிதே பார்ப் போம். இந்திய மக்கள்தொகையுடன் சேர்த்துக்கொள்ளக்கூடிய

16,783 தமிழர்களை உள்ளிட்ட, 22,762 இலங்கைத் தீவைச் சேர்ந்தோரும், இரண்டு நாடுகளுக்கும் இடையே உள்ள சர்வதேச எல்லைக் கோட்டிற்கு அருகே பெருமளவில் குடியேறியுள்ள 20,203 சையாமியர்களும் மலேயாவில் உள்ளனர். ஆசிய மக்களுள் சிறிய, ஆனால் பெரிதும் மதிக்கப்பட்ட 5718 அராபியரும் அடங்குவர். இவர்களுள் 80% விழுக்காட்டினர் சிங்கப்பூரிலும் ஜோஹோரிலும் வாழ்ந்தனர். ஒரு காலத்தில் செல்வாக்குப் பெற்றிருந்த ஜப்பானியரின் எண்ணிக்கை இன்று 254 ஆகும்.

1947-ல், யூரேஷியர்கள், ஐரோப்பியர்கள் முறையே 19,171 ஆகவும், 18,958 ஆகவும் இருந்தனர். பெரும்பாலான யூரேஷியக் குடும்பங்கள் மலாக்காவிலிருந்து சிங்கப்பூருக்கும், பினங்கிற்கும், தீபகற்பத்திலுள்ள பல முக்கிய நகரங்களுக்கும் பரவியிருந்தாலும், அவர்களுடைய பெயர்கள், அவர்கள் போர்ச்சுகீஸ், டச்சுக்காரர் காலங்களில் குடியேறியோரின் சந்ததிகள் என்பதை நன்குணர்த்துகின்றன. ஐரோப்பியர்களில் பெரும்பாலோர் பிரிட்டிஷ்காரர்களேயாவர். இவர்கள் அரசாங்க அலுவலகங்களிலும், தோட்ட வேலைகளிலும், சுரங்க வேலைகளிலும், வாணிகத்தின் பல நிலைகளிலும் ஈடுபட்டிருக்கின்றனர். அயனமண்டலத்தில் முன்னாள் தன்னைச் சார்ந்திருந்த நாடுகளில் இருந்த அவர்களுடைய எண்ணிக்கையை ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால், மலேயாவில் பிரிட்டிஷாரின் எண்ணிக்கை மிக அதிகமாக இருப்பதற்குக் காரணம் மலேயாவின் முக்கியத்துவமும், அதனிடத்துள்ள வளங்களுமேயாகும்.

பலதரப்பட்ட மலேய சமூகம்
(Malayan Plural Society)

கடந்த சில பத்தாண்டுகாலங்களில், மலேயாவின் பல சமூகங்களிலுள்ள பல கூறுபாடுகளிடையே காணும் உறவுமுறைகள் மிகத் தெளிவான ஆழ்ந்த மாறுதலைப் பெற்றிருக்கின்றன. மூன்று முக்கியப் பெரிய இனப்பிரிவுகளில், உள்நாட்டில் பிறந்தவர்களின் சதவீதம் உயர்ந்து வருவதால், அவ்வவ்வினத்தார்கள் தம்மிடையே ஒற்றுமையையும் கட்டுக்கோப்பையும் மிக உயர்ந்த அளவில் வளர்த்தனர். மலேயாவின் முதன் முதல் இருந்த சூழ்நிலையில் குடியேறியவர்களுடன் வந்த தொன்று தொட்ட பல பிரிவுகள் தம்முடைய சிறப்பை இழக்கத் தலைப்பட்டன. தீவுக் கூட்டங்களின் எல்லாப் பகுதிகளிலிருந்த இந்தோனீசியர்கள் தங்களை இன்று மலாய்கள் என்றே கருதுகின்றனர். ஆனால், இந்தியர்களும் சீனர்களும் தத்தம் தாய்நாடுகளில் தோன்றிய தேசிய உணர்ச்சியின் வளர்ச்சியொடு பொருந்திய ஒரு புதிய ஒற்றுமை உணர்ச்சியைப் பெற்றனர்கள். இந்த நிலையானது, ஒரு பக்கம் இந்திய – பாகிஸ்தான் பிரச்சினையாலும், மற்றொருபுறத்தே கம்யூனிஸ்ட்



படம் 44. மலேயா—நகரங்கள், மக்கள் இனங்கள்

1. மலாய் மக்களைவிட சீனர்கள் பெரும்பான்மையினராய் உள்ள மாகாணங்கள்.
2. மொத்த மக்கள் தொகையில் மலாய் மக்கள் சிறுபான்மையினராய் உள்ள மாகாணங்கள்.
3. மொத்த மக்கள் தொகையில் மலாய் மக்கள்.

கோமின்டாங் (Kuomintang), இந்தோனீசியா ஆகியவற்றின் பிரச்சினையாலும் சிக்கலாக ஆக்கப்பட்டிருந்தபோதிலும், அயல்நாடுகளிலுள்ள இந்தியர்களிடையே, சாதியின் முக்கியத்துவம் குறைந்து போதல், சீனப் பள்ளிச்சாலைகளில் அவர்களின் தேசியமொழியைக் கற்பித்தல் என்ற இரண்டு நிலையான பயன்களும் தோன்றின.

முற்காலத்தே ஒவ்வொரு சமூகமும் மிகுதியான கட்டுப்பாடுகளோடு கூடிப் பலப்பல பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருந்தது. இன்று ஏறத்தாழ எல்லாப் பிரச்சினையும் உண்மையில் எத்தகைய தீங்கற்று இருப்பினும், அது சமூகத்தின் எதிர்பாராத மேம்பாட்டிற்கு ஒரு பொருத்தமான எழுச்சியைத் தரவல்லதாக இருக்கிறது. மாறிக்கொண்டு வரும் மக்கள்தொகை அமைப்பின் காரணமாகவும், ஆசியா முழுவதிலும் தேசிய உணர்ச்சி அலைஅலையாக எழுந்ததனாலும், அத்தகைய வளர்ச்சி கட்டாயம் ஏற்பட்டது. ஆனால், ஜப்பானால் ஒரு சமூகத்தினருக்கு எதிராக மற்றொரு சமூகத்தினரை மோதவிட்டுப் பார்த்ததும், அதைத் தொடர்ந்து, போருக்குப் பிறகு, ஜனநாயக சுய ஆட்சியை அபிவிருத்தி 'செய்யவேண்டும் என்ற தன் கருத்தை பிரிட்டன் வெளியில் பிரகடனப்படுத்தியதும் ஆக இரண்டும் சேர்ந்து கடினமான, சமூகங்கள் ஒன்றை ஒன்று எதிர்க்கும் சூழ்நிலைகள் உருவாயின. ஆனால், மலேயாவில் சுய ஆட்சி உரிமைகளை வழங்கவேண்டும் என்ற பிரிட்டிஷாரின் கொள்கை, சீனர்கள் மலாய் மக்களைவிட எண்ணிக்கையில் மிகுந்த காலத்தில் உருவாகியது ஒரு விநோதமேதான்.

இந்தச் சூழ்நிலைகளில், மேலும் பொருளாதாரச் சிக்கல்கள் ஏற்பட்டதாலும், சிலவகைகளில் மலேயா மண்மீது சீனர்களின் உள்நாட்டுப் போரின் பிரிவே என்னும்படியான பயங்கரமான கம்யூனிஸ்டு கலகம் தோன்றியதனாலும், பிரிட்டிஷ் அதிகாரிகள் 1946-க்குப் பிறகு நாட்டில் ஏற்படும் குடியேற்றத்தைத் தடுப்பதே தகுதியாகும் என நினைத்தது எளிதில் புரிந்துகொள்ளும் நிலையில்தானிருக்கிறது. மிக அண்மையில் 1953 ஆகஸ்டில், சிங்கப்பூரிலும் கூட்டாட்சி மலேயாவிலும் குடியேற்றத்திற்குரிய சட்டங்கள் கொண்டுவரப்பட்டன. இதனால் மலேயாவில் ஏற்கெனவே நிலைத்துப்போனவர்களின் மக்கள், மனைவிமார்களைத் தவிர்த்து, சீனர்கள், இந்தியர்கள் மேலும் உட்புகுதல் செயலளவில் தடுக்கப்பட்டது.

இதன் காரணமாக, மலேயாவிலுள்ள முக்கிய சமூகங்களில் ஒப்பு நோக்கும்அளவில் ஏற்பட்ட இயற்கைப் பெருக்கத்தைப்பற்றிய முக்கிய வினா எழுகிறது. போருக்குப் பின்பு இருந்த, பிறப்பு இறப்பு விகிதங்களைப் போருக்கு முன்பிருந்ததோடு ஒப்பிட்டுப்பார்க்க வேண்டியது அவசியம். 1937–57-ல், மலாயா முழுவதிலும் இறப்பு விகிதமானது போருக்கு

முன்பிருந்ததில் பாதியாகக் குறைக்கப்பட்டது. இன்று, மேற்கு ஐரோப்பாவின் இறப்பு வீதத்தைவிட, சிங்கப்பூரின் வீதம் சற்றுத்தான் அதிகமாக இருக்கிறது. எல்லாச் சமூகத்திலும் பிறப்பு வீதமானது மிக உயர்ந்தே காணப்படுகிறது. நகர்ப்புறங்களில் வசிக்கும் இயல்பு (Urbanisation) வளர்ச்சியடைந்து வருவதால், பிறப்பு வீதத்தில் ஒரு தாழ்ச்சி ஏற்படும் என்பதற்கு எவ்விதமான அறிகுறியும் இல்லை. என்றாலும், நகர்ப்புறத்துப் பிறப்பு வீதங்கள் கிராமப்புறத்து வீதங்களைக்காட்டிலும் சற்றுக் குறைவாகவே உள்ளன. நகர்ப்புறத்து இறப்பு வீதங்கள், கிராமப்புறத்து இறப்பு வீதங்களைக்காட்டிலும் குறைவாகவிருப்பதால், இயற்கைப் பெருக்கமானது, சீன சமூகத்தையே, நகர்ப்புறங்களில் வசிக்கும் பல்வேறு சமூகங்களில் மிகப் பெரிய சமூகமாக்கும் என்ற எண்ணம் அண்மைக் காலம்வரை நிலவியிருந்தது. கடந்த 20 ஆண்டுகளில் மக்கள் பெருக்கத்திலிருக்கும் போக்குகளைக் காணுங்கால், மேற்கூறிய ஊகம் தவறானது என்று விளங்கும். சமூகவாரியாகவுள்ள மொத்த மக்கள்தொகைபற்றிய 1957-ஆம் வருடப் புள்ளிவிவரங்கள், சீனர்களும் மலாய்களும், செயலளவில், ஒரே வீதத்தில் பெருகி வருகின்றனர் என்பதையும், பெருகிவருவதிலுள்ள இத்தகைய போட்டி காலவரையின்றித் தொடரும் என்பதையும் மறைமுகமாகக் குறித்துக் காட்டுகின்றன. 'இந்தியர்கள்' போர்க்காலத்தே இழந்த மக்கள்தொகையை ஈடுகட்டும் வண்ணம் பெருகியுள்ளனரென்றாலும், சீன, மலாய் சமூகங்களுக்கு, மக்கள்தொகை ரீதியில் பெரும் போட்டியாக என்றுமே வளரமுடியாது.

இதற்கிடையில் மலேயாவின் மொத்த மக்கள்தொகையின் இயற்கைப் பெருக்கத்தின் வீதம் சிங்கப்பூரில் 1000 பேருக்கு 39 பேரும், மலேயா தீபகற்பத்தில் 1000-க்கு 32 பேரும் உயர்ந்த நிலையிலேயே இருக்கும் என்பதில் ஐயமில்லை. மொத்தமாகப் பார்த்தால், மலேயாவின் மக்கள்தொகையானது கடந்த 150 ஆண்டுகளில் இருபது மடங்காக அதிகரித்திருக்கிறது என்றும், மக்கள் குடியிருப்பை முன்னர் பெற்றிராத தீபகற்பமாகிய இதன் தற்போதைய சராசரி மக்கள் நெருக்கம் ச. மைல் ஒன்றிற்கு 158-தென் கிழக்கு ஆசியா சராசரியைக் காட்டிலும் மிகுதியானது என்றும் கூறலாம்.

புவியியல் ரீதியில் மக்கள் பரவலானது ஒரேசீராக இல்லை. ஒரே சீரான பரவலில்லை என்று பொதுவாக வர்ணிப்பதைக்காட்டிலும், ஒவ்வொரு சமூகமும் தங்களுடைய முன்னோர்கள் பரவிய இடங்களில் தேன்கூட்டைச்சுற்றி இருக்கும் தேனீக்களைப்போலும், ஒரு சமூகம் மற்றொரு சமூகத்தினிடமிருந்து ஜன அடர்த்தி குறைந்த பகுதிகளால் பிரிக்கப்பட்டும் அமைந்துள்ளது என்று கூறுவதே பொருத்தமாகும். இன்றும், வடக்கிலும், வடகிழக்கிலும் படானி இராச்சியத்தையும் உள்ளிட்ட பகுதிகள் மலாய் மக்கள் குழுமும் பகுதிகளாகவும், உயர்ந்த

ஜன அடர்த்தியைக் கொண்டனவாகவும் இருக்கின்றன. கிழக்கில் எஞ்சிய பகுதி, மக்கள் நெருக்கமற்றுக் காணப்படுகிறது. அங்கும் மலாய் மக்களே மிகுதியாகக் காணப்படுகின்றனர். வெள்ளீயம், ரப்பர் கிடைக்கும் பேட்டையில் (Tin and Rubber Belt) பல்வேறு சமூகக் கூட்டங்களின் கலப்பு (Assimilation) மட்டுமே ஏற்பட்டிருக்கிறது.

வெள்ளீயம், ரப்பர் கிடைக்கும் இடமாகிய பேட்டையானது மக்கள் நெருக்கத்தை மிகவுயர்ந்த அளவில் பெற்று, எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக மிகுந்த செல்வத்தை ஒருமுகப்படுத்தப்பட்ட இடமாக அமைந்து, நாட்டின் பொருளாதாரம், அரசியல் என்பவற்றின் புவியீர்ப்புத்தான மாகவுள்ளது என்பதையும் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும்.

சீனர்களும் இந்தியர்களும் நகர்ப்புறத்திலும் கிராமப் புறத்திலு மாகப் பரவலாக இருந்துவருவது இன்னமும் உண்மையானாலும், மலாய்கள், கிராமப்புறங்களிலேயே மிக அதிகமாக உள்ளனர். புதிய கிராமங்களில் சீனர்களுக்குப் புனர்வாழ்வு அளித்ததின் விளைவாக கிராமப்புறங்களில் வாழும் சீனர்களின் சதவீதம் கணிசமான அளவு உயர்ந்தது என்றாலும், பெரும்பாலான புதுக்கிராமங்கள் நகர்ப்புற இயல்பையே கொண்டிருக்கின்றன. மக்கள்தொகைப் புள்ளிவிவரக் கணக்கு அளவையின் அடிப்படையில், மொத்த மக்கள்தொகையில் நகர்ப்புறத்துள்ள சதவீதமானது 1931-ல் 29·5 ஆகவும், 1947-ல் 35·1% ஆகவும், கூட்டாட்சி மலாயாவில்மட்டும் 1957-ல் 42·5% ஆகவும் உயர்ந்தது. எவ்வாறிருப்பினும், நகர்ப்புற அளவையாக 10,000 பேரைக்கொண்டால் மலேயா முழுவதிலும் ஏறத்தாழ 34 ஆக இருந்தாலும், 1957-ல் கூட்டாட்சியில் மட்டும் 26·2 ஆக இருந்தது. எவ்வாறு நோக்கினும், ஆசியாவில், ஜப்பானைத் தவிர, மற்ற நாடுகளைக் காட்டிலும் மலேயா நகர்ப்புற வாழ்வோரின் சதவீதத்தை மிகுதியாகப் பெற்றிருக்கிறது என்பது உண்மையாகும். இந்தச் சதவீத உயர்வானது அவ்வுயர்ச்சியோடு ஒத்த உயர்ந்த தொழில் வளர்ச்சியுடன் ஏற்படவில்லை. ஆகவே, கிராமப்புறங்களிலுள்ள பெரிய உற்பத்திக் கூறுபாடுகளுக்குரிய தேவைகளை உதவுவதற்கே நகர்ப்புற மக்கள் வாழ்கிறார்கள் என்று சொல்லக்கூடிய நிலையிலேயே உள்ளது. இந்த நிலையானது, ஐரோப்பாவிலும் வட அமெரிக்காவிலும் தற்போதிருக்கும் நிலையினின்றும் மாறுபட்டுள்ளது. உண்மையில் ஏற்றுமதிக்கான உற்பத்தியில் ஈடுபட்டுள்ள கிராமப்புறத்து மக்களின் தேவைகளான, சப்ளை, விற்பனை, போக்குவரத்து ஆகியவற்றுக்கான வசதிகளையும்; நிர்வாக அலுவல்களையும் ஓரிடத்தில் குவியவைத்ததின் காரணமாக நகர்ப்புறங்கள் மலேயாவில் உயர்ந்த அளவில் மிகுதியாயின. இவ்விடங்களில் தொழில் வளர்ச்சியானது இன்றும் குழந்தைப் பருவத்திலேயே உள்ளது.

ஏறத்தாழ எல்லா முக்கிய நகரங்களும், குறிப்பாக நான்கு மிகப் பெரிய நகரங்களும், முதன் முதலாக மலாய்களல்லாதாரால் சடந்த இருநூறு ஆண்டுகளில் தோற்றுவிக்கப்பட்டவையாகும். மலாக்காவிலும், ஜோஹோர் பாருவிலும் (Johore Bahru), இன்றும் மலாயல்லாதாரின் மக்கள்தொகையே உயர்ந்து உள்ளது. மலேயாவின் பெரு நகரங்கள் யாவும் அனேகமாக வெள்ளீயம்-ரப்பர் (இந்த நகரங்களுள்) பிராந்தியத்திலேயே உள்ளன. இவைகளில் மூன்றினைத் தவிர மற்றவை, ஒன்று துறைமுகமாகவோ அல்லது சுரங்க நகரமாகவோ ஆரம்பத்தில் நிர்மாணிக்கப்பட்டன. சுரங்க நகரங்கள் யாவும் நீண்ட சதுர இயல்பைக்கொண்ட வீதியமைப்பையும் ஒரே மாதிரியான வீட்டமைப்பையும் கொண்டிருக்கின்றன. சுரங்க வேலைக்காக நிறுவப் பட்ட இன்று மலேயாவின் ஆட்சி பீடம் நிறைந்த கோலாலம்பூரை விதி விலக்காகக் கொள்ளவேண்டும். 19-ஆம் நூற்றுண்டின் முடிவில், மேற் கூறப்பட்ட பல நகரங்கள் பெராக்கில் முதலில் கைப்பிங்கும், பின்பு ஈப் போலாவும், செலாங்கரில் கோலாலம்பூரும், நெக்ரி செம்பிலினில் செரம்ப னும் ஜோஹோர் பாருவும் மலேயாவிலுள்ள பல்வேறு இராச்சியங்களுக் குத் தலைநகர்களாக இருந்தன. என்றாலும், ஒருசில இராச்சியங்களில்—கேலன்டன், டிரெங்கானு தலைநகர்கள், இருப்பிடங்களில் எந்தவகை மாற்றமும் கொள்ளாமல் அன்றுபோல் இன்றும் ஆற்றின் முகத்துவார 'பெரிய கிராமங்களிலேயே' உள்ளன. இச் சூழ்நிலை, மலாய்களுக்கும், இன்று நாட்டில் குடியேறியிருக்கும் மற்றச் சமூகத்தினருக்கும் இடையேயுள்ள முறைகளைச் சுட்டிக் காட்டுகிறது. மலாய்களின் கலாசாரம் முக்கியமாகக் கிராமங்களிலேயே உள்ளதால், மேற்கூறப்பட்ட புதிய நகரங்கள் மலாய் சமூகத்தின் வாழ்க்கைமுறையைப் பிரதிபலிக்கும் கேந்திரப் பகுதிகளாக இருக்க இயலாது.

(ஆ) அரசியல், அமைப்பு முறை

இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம் முடிந்தபோது, இந்திய சாம்ராச்சியத்திற்குக் குடியாட்சி அந்தஸ்தை (Dominion Status) நல்க வேண்டும் என்ற பிரிட்டிஷாரின் தீர்மானமான முடிவு, தென்கிழக்கு ஆசியா முழுவதிலும் காலனி முறை ஆட்சிக்கு முற்றுப்புள்ளி வைத்ததுடன், மலேயாவில் சிக்கல்வாய்ந்த ஒரு பிரச்சினையை உருவாக்கியது. ஏனென்றால், S. S.* கிரௌன் காலனி, ஐக்கிய மலேயா இராச்சியங்கள், கூட்டாட்சியில் சேராத ஐந்து இராச்சியங்கள் என்ற மூன்று விதமான அரசியல் பிரிவுகளால் மலேயா பிளவு படுத்தப்பட்டிருந்தாலும், பல்வகை இயல்புகளோடு கூடிய இனப்பிரிவுகளைக் கொண்டிருந்ததாலும், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் இந்த இன்றியமையாத தீபகற்பம், தன்னைச் சுற்றியுள்ள நாடுகளுக்கு முரணாக, தீவிரமான தேசிய எழுச்சிக்கும் ஒற்றுமைக்கும் தேவையான ஒரு சமூகத்தைப் பெறுமலிருந்தது.

* Straits Settlements

சிலோன், பர்மா, அதோடு சக்திவாய்ந்த இந்திய சாம்ராச்சியம் ஆகியவற்றின் தேசிய விருப்பங்களைப் பிரிட்டிஷ் அங்கீகரித்த முறையின் கருத்தை நோக்க, சுதந்திரத்தை ஏற்று, பயனுள்ள முறையில் நடத்திக் காட்டும் திறமையை எவ்வளவு விரைவாகப் பெறுகிறதோ அத்துணை விரைவில் மலாயாவிற்குச் சுதந்திரம் வழங்க, அவர்களின் விருப்பத்தை அடிக்கடி எடுத்துக் கூறிய அறிக்கைகளி லுள்ள நாணயத்தை-நெறிமுறையை விவாதிக்க, சந்தேகிக்க இடமில்லை. இந்த நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான செயல் முறை களின் வாயிலாகத்தான், பிரிட்டன், இந்த நெருக்கடியான பகுதியில் தன்னுடைய பொருளாதார, அரசியல் தந்திர இராணுவ நோக்கங்களை நீண்ட காலத்திற்கு நிலைநாட்டிக்கொள்ள முடியும் என்பதையும் உணர்ந்தது. இக் கொள்கையைச் செயற்படுத்த வழியைக் கண்டு பிடிப்பதில்தான் கஷ்டம் இருந்தது.

கருத்தளவில், போர்க்காலத்தில் நாட்டின் பலவீனத்தை எடுத்துக் காட்டிய பழைய அரசியல் துணைப் பிரிவுகளை அழித்து, புதிதாக ஏற் படுத்தக்கூடிய ஐக்கிய நாட்டின் வாயிலாகவே மலாய்களின் தேசிய உணர்ச்சியும், மலேயாவிலுள்ள பிற இனத்தாரிடம் மலேயாவின் நல்வாழ்விற்கான தேசியப் பற்றையும் உருவாக்க முடியும் என்று உணரப்பட்டது. ஆனால், இத்தகைய கருத்தைச் செயற்படுத்து வதில் ஏற்படும் தடைகள் பயங்கரமானவையாகும். இந்தியர் களின் மக்கள்தொகையின் ஒப்புநோக்கிய முக்கியத்துவம் எவ் வகையிலும் மிகப் பெரிதாக இல்லாதிருந்தபோதிலும் எண்ணிக் கையில் குறைந்து போய்க்கொண்டிருந்ததாகத் தோன்றிற்று. சீனர் களுக்கும் மலாய்களுக்கும் இடையே கடுமையான போட்டி வளர்ந்து வந்ததால் பல இனத்தாரும் ஒன்று கூடி, அமைதியாக வாழக்கூடிய சூழ்நிலைகளை உருவாக்குவது மிகக்கடினமாக இருந்தது. இந்தச் சூழ்நிலைகளில், உண்மையில் பிரதிநிதித்துவ அரசாங்கம் கொண்டு வந்திருக்கப்படுமானால், சீனர்கள், எண்ணிக்கையில் உயர்ந்தோர் ஆகையால், அவர்கள் ஏற்கெனவே நாட்டின் பொருளாதார வாழ்க்கை யில் ஆதிக்கம் செலுத்துவது போன்று, நாட்டின் அரசியலிலும் ஆதிக் கம் செலுத்தி இருப்பர் என்று பரவலாக நம்பப்பட்டு வந்தது. அத் தகைய சூழ்நிலைகளில் மலாய்களின் பிற்கால அரசியல் நல்வாழ்விற்கு இடமில்லாமல் போய்விடும். தங்கள் சொந்த நாட்டிலேயே தாம் இருப் பதற்கு இடமில்லாதபடி சீனர்கள் செய்யக்கூடும் என்ற மலாய்களின் அச்சத்தைத் தீர்ப்பதற்கு எளிமையான வழி, மலேயா முழுவதையும் ஒரே கூட்டாட்சியில் கொண்டுவராமலிருப்பதுதான் என்று சிலர் கருதி னர்கள். மேலும், நாட்டின் ஏதாவது ஒரு பகுதியில் மலாய்கள் முன் னிற்கும் முறையில் நாட்டைப் பிரிக்கவேண்டும். இவ்வாறான கருத்து களுக்கிடையேதான் கூட்டாட்சி பெற்றும், பெருதும் இருந்த முன்னைய

மலேயா இராச்சியங்கள் பினங்கு, மலாக்கா, வெல்லஸ்லி மாகாணம் ஆகியவற்றுடன், 1946 ஏப்ரலில் மலேயா யூனியன் என்று அமைக்கப் பட்டன. ஆனால், முக்கிய நாட்டினின்றும் பொருளாதார, சமூக நோக்கங்களில் தனித்து நின்ற சிங்கப்பூர், தாற்காலிகமாகவேனும், ஒரு தனியான முடியரசு கொண்ட கிரௌன் காலனியாகத் தனியாக நிர்வகிக் கப்பட்டது. சிங்கப்பூரின் தனித்த நோக்கங்களுள் மிகவும் நெருக்கடி யானது, தன் மக்கள்தொகையில் மிகுதியான சீனர்களைக் கொண் டிருந்ததேயாகும் என்பது தெளிவாக இருந்தது. சிங்கப்பூர் நகரத் தில் இருந்த மலாய்களின் சதவீதம் கோலாலம்பூரில் இருந்ததைக் காட்டிலும் அல்லது தீபகற்பத்தின் முக்கிய நகரங்களைக்காட்டிலும் சற்றுக்குறைவாகவே இருந்தது. எவ்வாறிருப்பினும், 1947-ல் சிங்கப் பூரின்கண், மலாயாவின் மொத்த சீன மக்கள்தொகையாகும் 27·9% விழுக்காட்டிற்கு நிகரான 730,000 சீனர்கள் இருந்தனர். சிங்கப்பூரில் வாழும் சீனர்களை மலேயா யூனியனின்றும் விலக்கிய பின்னர்தான், மலேயாவில், மலாய்கள் மிகப்பெரிய தனித்த சமூகத்தினராக இருக்கு மாறு செய்யமுடிந்தது.

இவ்வாறு மலேயா யூனியன் அமைக்கப்பட்டபோதிலும், மலேயா வின் பிரச்சினை—மலேயாவை மலாய் மக்களின் நாடாக்கும் பிரச் சினை—ஒரு முடிவைப் பெறவில்லை. ஏனென்றால், மிகப்பெரிய சமூகத் தினரான மலாய்களின் எண்ணிக்கை, மலேயா தீபகற்பத்தின் மொத்த ஜனத்தொகையில் 47% ஆகவே இருந்தது. ஆனால், சிங்கப்பூரிலோ சீனர்கள் 75%-ஐக் கொண்ட மெஜாரிட்டி இனத்தினராக இருந்தனர். பிரிட்டிஷார் கொள்கையின் விளைவு மலேயாவை இரு அரசியல் பகுதி களாக மாற்றியது மட்டுமல்லாமல், பல இனப் பிரச்சினைகளைக் கொண்ட மலேயா கூட்டாட்சியையும், சீனர்களின் ஆதிக்கம் ஓங்கிய சிங்கப்பூர் காலனியையும் தோற்றுவித்தது. ஆகவே, பிரிட்டனின் கொள்கைகள் மலாய் மக்களுக்கு மட்டுமன்றி, மற்ற எல்லா மலாய் வாழ் மக்களுக்கும் ஜனநாயக உரிமைகளை அளிக்க முன்வந்தது என்பது ஐயமின்றித் தெரிகிறது. இக் காலத்தில் புகுத்தப்பட்ட மாற் றங்கள் இந்த நிலையை உறுதிப்படுத்தின. புதிதாகத் தோற்றுவிக்கப் பட்ட மலாய் யூனியனில், மலாய் அரசர்களுக்கு இரண்டாந்தரமான முக் கியத்துவமே அளிக்கப்பட்டது. எல்லோருக்கும் பொதுவாக மலேயன் யூனியன் பிரஜா உரிமைச்சட்டம், 1932-லிருந்து மலேயாவில் குடியிருக் கும் நானாவிதமான இனத்தாருக்கும் பிரஜா உரிமையளிக்கும் சட்டம் ஏற்படுத்தத் தீர்மானம் செய்யப்பட்டது. இச் சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டிருக்குமானால் எல்லாச் சீனர்களுக்கும், இந்தியர்களுக்கும், மலாய் மக்களுக்கும் சமமாக அரசியல் உரிமைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும். மேற்கூறியதைக் காரணம் காட்டி மலாய் மக்கள் இச் சட்டத்தை எதிர்த் தனர். மேலும், மலாய் சுல்தான்களின் அதிகாரம் வரம்பின்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டது மலாய் மக்களிடம் கசப்பைத் தோற்றுவித்தது.

1948-ல் சர்ச்சைக்குள்ளான பிரிட்டிஷாரின் கொள்கைகளின் மாற்றங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டன. இதே ஆண்டில் புதிய மலேயா ஃபெடரேஷன் (Federation of Malaya) ஏற்படுத்தப்பட்டது. புதிய அரசியல் நிர்ணயச் சட்டத்தின்படி மலாய் அரசர்களின் அதிகாரம் மீண்டும் நிலைநாட்டப்பட்டது. ஒரு புதுவிதமான 'கூட்டாட்சிப் பிரஜா உரிமைச் சட்டம்', மலாய் அல்லாதார்களுக்குப் பெருமளவில் பிரஜா உரிமையை அளிக்காதவகையில் இயற்றப்பட்டது. இச் சட்டம் மலாய் மக்களின் கோரிக்கைகளைப் பூர்த்தி செய்தாலும், சீனர்களுக்குத் தீங்கிழைக்கும் வகையில் அமைந்தது. சீனர்களின் விடாமுயற்சியினாலும், ஊக்கத்தினாலும், பொருளாதார வளர்ச்சியை அடைந்து, செல்வம் கொழிக்கும் நாடாக மாற்றப்பட்ட மலேயாவில், சீனர்களுக்கு இரண்டாந்தர பிரஜா உரிமையைக் கொடுத்த இச் சட்டம் சீனர்களால் எதிர்க்கப்பட்டது. இச் சமயத்தில் நாடு முழுவதும் தோன்றிய கம்யூனிஸ்ட் பயங்கரவாதிகளின் இயக்கத்தை ஒடுக்குவதில் கூட்டாட்சி எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகளுக்கு சீனர்கள் ஒத்துழைப்பைத் தரவில்லை. இவ்வாறான பிரச்சினை தோன்றிய காலத்தில் பிரிட்டிஷார் புதிய ஒரு கொள்கையை உருவாக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் கொண்டனர். பொருளாதார ஆதிக்கம் சீனர் வசமும், அரசியல் ஆதிக்கம் மலாய்களிடத்தும் இருக்கும்வரை நாட்டில் ஒற்றுமை காண்பதரிது என்பதைத் 'திடீரென்று' புரிந்துகொண்ட பிரிட்டிஷார், நாட்டின் ஒற்றுமைக்கான கீழ்க்கண்ட முறைகளை விஸ்தரிப்பதில் தீவிர கவனம் செலுத்தினார்கள்.

1. மலேயாவில் வாழும் மக்கள், தாங்கள் ஒரு நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள் என்ற உணர்விற்கு ஊக்கமும் உறுதியும் அளிப்பதற்காக, ஆங்கிலம், மலாய் ஆகிய மொழிகளை போதனா மொழிகளாகக்கொண்ட மலேசியமயமாக்கப்பட்ட (Malayanized) பள்ளிகள் திறக்கப்பட்டன. இப் பள்ளிகளில், எல்லா இனத்தையும் சேர்ந்த மக்கள் அநுமதிக்கப்பட்டனர்.

2. பொருளாதாரத் துறையில் மலாய் மக்களின் பங்கை விரிவுபடுத்துவது, முன்னொரு அத்தியாயத்தில் குறிப்பிடப்பட்டதுபோல் ஃபெடரேஷனில் விவசாய இலாகா, கிராமப்புறங்களின்—அதாவது மலாய்கள் வாழும் பகுதிகளின்—பொருளாதார வளர்ச்சிக்காகப் பல்வேறு திட்டங்களைச் செயற்படுத்தியது.

3. மலாய் மக்களை, பிற இனத்தாரைப் பெருமளவில் பிரஜைகளாக ஏற்றுக்கொள்ள வற்புறுத்தியது. பின்பே, ஓரளவிற்குத் தாராளமான பிரஜா உரிமைச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது.

மேற்கூறிய முயற்சிகள் யாவும் பொதுவாக நல்ல பலன்களையே கொடுத்திருக்கின்றன எனலாம். 1955-ல் நடந்த முதல் பொதுத்

தேர்தலில் மலாய், சீன, இந்திய சமூகங்கள் மூன்றும் ஒரே கட்சியாக இணைந்து போட்டியிட்டன. இச் சாதகமான சூழ்நிலைகளைப் பயன்படுத்திக் கொண்டதினால் 1957-ல் பிரிட்டன், மலாயா ஃபெடரேஷனுக்கு சுதந்திரத்தை அளித்தது. அன்றிலிருந்து காமன்வெல்த், ஸ்டெர்லிங் (Sterling) தொகுதிகளில் அங்கம் வகிப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், பிரிட்டனுடன் தனிப்பட்ட முறையில் பாதுகாப்பு ஒப்பந்தம் ஒன்றையும் இக் கூட்டாட்சி செய்துகொண்டது. இத் திட்டத்தின்படி பிரிட்டனுக்குச் சொந்தமான ஹாங்காங்கையும், அண்மைக்காலம்வரை பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கத்திலிருந்த பிரிட்டிஷ் போர்னியோவையும், சிங்கப்பூர் தீவையும், மலேயா ஃபெடரேஷனையும் பாதுகாக்கும் பொறுப்பு பிரிட்டனிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

சுதந்திர மலேயா ஃபெடரேஷனின் அரசியல் நிர்ணயச் சட்டத்தின்படி, சுதந்திரத்திற்குப் பின்பு மலேயாவில் பிறந்த எல்லோருக்கும் பிரஜா உரிமை அளிக்கப்பட்டது. மேற்கொண்டு 8 ஆண்டுகளுக்கு மேல் தொடர்ந்து மலாயாவில் வசித்தவர்களுக்கும் இவ் வுரிமை அளிக்கப்பட்டது. ஆனால், மலாய்களுக்கு மறைமுகமான ஆதரவு அளிக்கப்படுகிறது என்பது வெளிப்படை. உதாரணமாக, அரசாங்க அலுவலகங்களில் பெரும்பான்மையில் மலாய்களுக்கே வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது. அதுபோலவே நிலக் குத்தகையைப் பொறுத்த விஷயத்திலும் மலாய்களுக்குச் சலுகை காட்டப்பபடுகிறது. மேலும் மலாய் தேசிய பாஷையாகச் சட்டப்படி இயங்குவதால் சீன அல்லது இந்திய மொழிகளைப் பார்லிமெண்டில் உபயோகிக்க முடியாது. மேலும் மலேயா, மதச்சார்பற்ற நாடு என்று அறிவிக்கப்பட்டாலும், அந் நாட்டின் அரசியல் சட்டம் இஸ்லாமையே தேசிய மதமாக அங்கீகரித்துள்ளது.

இந்திய அரசாங்கம் மலேயாவிலுள்ள இந்தியர்களை மலேயப் பிரஜைகளாகவோ, அல்லது இந்தியப் பிரஜைகளாகவோ ஆகத் தீர்மானமான முடிவை எடுத்துக்கொள்ள புத்திமதி கூறியிருக்கிறது. ஆனால், சீன அரசாங்கமோ இதே வழியைப் பின்பற்றும் என்பதற்கான அறிகுறிகள் இல்லை. சீனர்களில் பெரும்பாலோர் இருநாட்டுப் பிரஜா உரிமையை விரும்புகிறார்கள். இச் சூழ்நிலையில் சீனர்களுக்கு அரசியல் ரீதியாக சம உரிமையை அளிப்பதற்கு மலாய் அரசாங்கம் முன்வராததை சுலபமாகப் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. ஆனால், மேலெழுந்தவாரியாகத் தோன்றும் இப் பிரச்சினையைவிட ஆழமான பிரச்சினைகள் மலேயாவை எதிர்நோக்கி நின்றன. அதாவது, சிங்கப்பூரைக் கூட்டாட்சியின் ஓர் உறுப்பாக ஏற்றுக்கொண்டால், ஒரு மில்லியனுக்கு மேற்பட்ட சீனர்களுக்குப் பிரஜா உரிமை அளிக்கவேண்டுமென்பதுதான் இந்தப் பிரச்சினை. இலங்கையில் பாதுகாப்புத்

தளத்தை தொடர்ந்து நிர்வகிக்கும் நிலைமையை யிழந்த பிரிட்டிஷார், எவ்வாருயினும் அவ்வித உரிமையை நிலைநாட்டிக்கொள்ள வேண்டும் என்று கருதினுர்கள். இதன் காரணமாக மலேயா ஃபெடரேஷனுக்கும் சிங்கப்பூருக்கும் நெருக்கமான உறவை ஏற்படுத்த பிரிட்டிஷார் முயன் றனர். இதற்கு முதற்படியாக, சிங்கப்பூருக்கு 1959-ல் சுயாட்சி உரிமை அளிக்கப்பட்டது. ஆனுல், மலேயா தீபகற்பத்தின் பாதுகாப்பு, பிரிட் டிஷ், சிங்கப்பூர் கௌன்சில் ஒன்றினுல் நிர்வகிக்கப்பட வேண்டுமென் றும், அந்தக் கௌன்சிலின் முடிவான தீர்மானத்தை ஏற்கவோ, மறுக் கவோ சுதந்திரமுள்ள கூட்டாட்சியின் பிரதிநிதி ஒருவர் அங்கம் வகிக்க வேண்டும் என்பதும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டன.

1959-ல் சிங்கப்பூரில் நடத்தப்பட்ட முதல் தேர்தலில் கம்யூனிஸத் தையும் வெளிநாட்டு ஆக்கிரமிப்பையும் எதிர்ப்பதைப் பறைசாற்றிய கட்சி ஒன்று மெஜாரிட்டி இடங்களைப் பிடித்தது. மேலும், இக் கட்சி மலாய் ஃபெடரேஷனேடு இணைவதை விரும்பியதனுல் சிங்கப்பூரின் தேசிய பாஷையாக, சீனமொழியல்லாது மலாய் மொழியை ஏற்றுக் கொண்டது. சோஷலிஸ பாணியில் சிங்கப்பூரை மலாயாவின் முக்கியத் தொழில் கேந்திரமாக மாற்றி அமைக்கவேண்டுமென்ற இக் கட்சியின் கொள்கைகள், கோலாலம்பூரைத் தலைநகராகக் கொண்ட மலாய் பெடரே ஷனின் அரசாங்கத்தாரால் விரும்பப்படவில்லை. மேலும், இணைப்பிற்குப் பின்பு, சிங்கப்பூரிலுள்ள பிரிட்டிஷ் பாதுகாப்புத் தளங்கள் கலைக்கப் படவேண்டும் என்ற கொள்கையும் மலாய் அரசாங்கம் விரும்பியதாகத் தெரியவில்லை. ஏனென்ருல், சிங்கப்பூரின் மொத்த மக்களின் 10–25 சதவீதத்தினர் நேரிடையாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ இத் தளங்களிலேயே வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருந்தனர். மேலும், பாது காப்புத் தளத்தை நீடித்துத் தங்கள் வசமே வைத்திருக்கவேண்டும் என்ற பிரிட்டிஷாரின் கொள்கைக்கு இது முரணுக இருந்தது.

இதற்கிடையில்'ஃபெடரேஷன் அரசாங்கமானது மலேயா தீபகற்பத் திலுள்ள கிராமப்புற மலாய்களுக்கும் நகர்ப்புற இந்திய சீனர்களுக்கும் இடையே பொருளாதார நிலைகளிலுள்ள ஏற்றத்தாழ்வுகளைச் சரிக்கட்டப் பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டது; மேலும், தென்கிழக்கு ஆசிய நாடு களின் ஒற்றுமைக்காகவும் பாடுபட முனைந்தது; குறிப்பாக மலாய் மக்கள் வசிக்கும் நாடுகளான இந்தோனீசியா, பிலிப்பைன்ஸ் ஆகிய நாடுகளுடன் நெருக்கமான உறவுகொள்ள ஊக்கம் காட்டியது. ஆனுல், இந்தோனீசியர்கள் காட்டிய வேற்றுமையினுல் 1961-ல் மலேயா தீபகற்பம், தாய்லாந்து, பிலிப்பைன்ஸ் ஆகிய நாடுகளைக்கொண்ட தென்கிழக்கு நாடுகளின் சங்கம் (Association of South-East Asian States) அமைக்கப்பட்டது. இச் சங்கத்தை அமைப்பதில், பொருளா தார நோக்கங்களைக்காட்டிலும், வளர்ந்துவரும் சீன நாட்டு ஆதிக் கத்தை எவ்வாறு சமாளிப்பது என்ற அரசியல் நோக்கமே முக்கியமாக

இருந்தது. இதையே மறைமுகக் காரணமாகக்கொண்டு, சிங்கப் பூரை, மலேயாவுடன் இணைப்பதற்கு மலேயா மறுப்புக் காட்டியது. இவ்வாறு மலேயா ஃபெடரேஷனுக்குத் தீர்க்கமுடியாத பிரச்சினை தோன் றியது. ஒருவிதத்தில், சிங்கப்பூரைச் சேர்த்துக்கொள்ளாமல், ஃபெடரேஷனின் பொருளாதாரக் கொள்கைகள் மலாய் மக்களின் ஆதிக்கத்தை பலப்படுத்துமென்றாலும், பிறிதொரு புறத்தில், சீனர்கள் நிரம்பிய சிங்கப்பூரில், பல்வேறு இனங்களை ஒன்றுபடுத்தி, ஒரு புதிய மலேயச் சமூகம் (Malayan Society) உருவாக்கப்படுவதால், இவ்விரண்டு நாடுகளும் எவ்வளவு காலம் தனித்தனிப் பாதைகளில் செல்ல முடியும் என்ற கேள்வியும் பிறந்தது. மேலும், மலேயா மயமாக்குதலை முழுமனத்துடன் ஏற்றுக்கொண்ட சிங்கப்பூர் சீனர் களுக்கு, ஃபெடரேஷனுடன் இணைவதற்கு சந்தர்ப்பமளிக்காவிடில், அவர்களுடைய கவனம் அந்நிய நாடு ஒன்றால் (சீனாவால்) ஈர்க்கப்பட்டு, சீன அரசாங்கத்தின் ஆதிக்கத்திற்கு வழி பிறக்கும் என்ற பயமும் எழுந்தது.

கொள்கையளவில் பல வேற்றுமைகள் கொண்டிருந்தபோதிலும் 1961-ல் மலேயா ஃபெடரேஷனையும் சிங்கப்பூரையும் இணைப்பதற்கான பூர்வாங்கப் பேச்சுகள் தொடங்கப்பட்டன. பிரிட்டிஷார் யோசனைப்படி, அவர்களுக்குச் சொந்தமான பிரிட்டிஷ் போர்னியோ தொகுதிகளையும் சேர்த்து ஒரு புதிய மலேசிய பெடரேஷன் (Federation of Malasia) அமைப்பதற்குச் சாதகமான சூழ்நிலைகள் உருவாயின. இம்மாதிரி யான ஃபெடரேஷனுடன் இணைவதால் பிரிட்டிஷ் போர்னியோவிற்கு ஏற்படும் நன்மைகள் அடுத்து வரும் அத்தியாயத்தில் விளக்கப்படும். 1963-ல் இந்தப் புதிய ஃபெடரேஷன்–சிங்கப்பூர், மலேயா தீபகற்பம், பழைய பிரிட்டிஷ் போர்னியோ தொகுதிகள்–தென்கிழக்கு ஆசியா வின் ஒரு புதிய அரசியல் பகுதியாக அமைக்கப்பட்டது. ஆனால், அடிப் படைக் கொள்கைகளில் உள்ள மனவேற்றுமைகள் தீர்க்கப்படாமலே இருந்ததால், சிங்கப்பூர், கூட்டாட்சியினின்றும் விலகி, 1965-ல் தனி நாடாக மாறியது. இப் பிரிவு தாற்காலிகமானதே என்று கருதப்பட்டு வருகிறது. ஆனால், புவியியல் ரீதியிலும், அரசியல் ரீதியிலும் இணைக் கப்படமுடியாத இனப் பிரச்சினைகளைக் கொண்டுள்ள இப் பகுதிகள் மீண்டும் ஒன்றோடொன்று இணையுமா என்பது சந்தேகத்திற்குரியதே. மேலும், போர்னியோ பகுதிகளை இந்தோனீசியாவுக்கு அளிக்காமல் மலேசியாவிற்கு அளித்ததினால், இந்தோனீசியாவிற்கும் மலேசியா விற்குமிடையே சண்டை சச்சரவுகள் மிகுதியாக இருக்கின்றன. இவ்விரு நாடுகளுக்கு மிடையேயுள்ள பூசல், ஆசியாவின் தென்கிழக்குப் பிராந்தியத்தின் ஒற்றுமையைக் குலைக்கக்கூடிய சூழ்நிலையையும், சீனாவின் மறைமுகமான தலையீட்டிற்கு வழியையும் உண்டாக்கி இருக் கின்றன எனலாம்.

(இ) சிங்கப்பூர்

பிரிட்டிஷ் அரசியல் மண்டலத்தில், அளவில் சிறியதாயினும், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் நவீனமான மிகப் பெரிய துறைமுகத்தைக் கொண்ட சிங்கப்பூர் தீவு வரலாற்றுப் புவியியல் ரீதியிலும், பொருளாதார வளர்ச்சியிலும், அரசியல், புவியியல் ரீதியிலும், மலேயா தீபகற்பத்தோடு இணைந்து வளர்ச்சி பெற்றதால் இத் தீவைப்பற்றிய விவரங்கள், இதற்கு முன் இருக்கும் அத்தியாயங்களில் மலேயாவின் வர்ணனையோடு சேர்த்தே கொடுக்கப்பட்டன. ஆனால், இன்று தனி அரசியல் பகுதியாக விளங்குவதால் சிங்கப்பூர் தீவின் புவியியல் சுருக்கமாக இவ்வாத்தியாயத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

கடலின் நீட்சி என விளங்கும் ½ மைல் அகலத்திற்கும் மேற்படாத ஜோஹோர் நீர்க்கூடலினால் பிரிக்கப்பட்டு, சிங்கப்பூர் தீவு மலேயா தீபகற்பத்தின் தென் கோடியில் அமைந்துள்ளது. குறுகிய போக்குவரத்துக்கான பாலம் ஒன்று தீபகற்பத்துடன் இத் தீவை இணைக்கிறது. சிங்கப்பூர் என்ற பெயர் இத் தீவிற்குமட்டும் அளிக்கப்படாது, இத் தீவினுள்ளிருக்கும் மாபெரு நகரமாகவும் துறைமுகமாகவும் விளங்கும் பகுதிக்கும் பொருந்தும். தென்கிழக்கு ஆசியாவின் நீர்நிலைகளைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் சர்வதேச நீர் மார்க்கங்கள் சிங்கப்பூர் துறைமுகத்தில் ஒன்றுகூடிப் பிரிகின்றன. உலகத்திலேயே முக்கியத் துறைமுகங்களிலொன்றாகும் சிங்கப்பூரின் வாணிபம் நாள்தோறும் அதிகரித்துக்கொண்டே வருகிறது.

சுமார் 600 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, இன்று சிங்கப்பூர் துறைமுகம் அமைந்துள்ள இடத்தில் ஒரு மலாய் கிராமம் இருந்தது. கேனிங் கோட்டைக்கும், சிங்கப்பூர் ஆற்றுக்கும் அருகில் இக் கிராமம் அமைந்திருந்தது. இதுவே இன்றைய சிங்கப்பூரின் மிகப் பழமை வாய்ந்த பகுதியாக உள்ளது. சிங்கப்பூரின் முற்கால வரலாற்றைப்பற்றிய குறிப்புகள் விவரமாகக் கிடைக்கவில்லை எனினும், ஜாவாவிலிருந்து படகுகளில் வந்த மட்ஜபாஹித் படை எடுப்பினால் 1377-ல் துமாசிக் (Tumasik) எனப்பட்ட இப் பழைய சிங்கப்பூர் அழிக்கப்பட்டது; அதற்குப் பிறகு நெடுங்காலம்வரை ஆதிவாசிகளின் இருப்பிடமாக இருந்தது. சுமார் 140 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ராஃபல்ஸ் (Raffles) என்ற ஆங்கிலேயர் ஒரு புதிய வாணிப நகரத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக சிங்கப்பூரை அடைந்தார். அக் காலத்தில் கிழக்கிந்தியத் தீவின் பெரும் பகுதியும் மலாக்காவும் டச்சுக்காரர்களின் ஆதிக்கத்திலிருந்ததால் இவ்வாறு ராஃபல்ஸ் உறுதி கொண்டார். சேர் நிறைந்து, காடுகள் செறிந்து காணப்பட்ட இடங்கள் ஒழுங்குபடுத்தப்பட்டு, ஒரு புதிய நகரம் அமைக்கப்பட்டவுடன், சீனர்கள், மலாய்கள், இந்தியர்கள், ஐரோப்பியர்கள் பெருமளவில் இங்குக் குடிபுகுந்தனர். 1835-ல் இப் பட்டினத்தின் ஜனத்

தொகை 30,000 ஆக இருந்தது. இன்று சிங்கப்பூர் நகரத்தில்மட்டும் ஏறக்குறைய 10 இலட்சம் மக்கள் வசிக்கிறார்கள். இவ்வாறு சிங்கப்பூர் சிறப்புற்றதற்குக் கீழ்க் குறிப்பிடப்பட்டவற்றைக் காரணங்களாகச் சொல்லலாம்.

(1) தென்கிழக்கு ஆசியாவின் துறைமுகங்களிலிருந்து கடல் வழியாக மேற்கு நோக்கிச் செல்லும் நீர்மார்க்கங்களும், ஐரோப்பா, தெற்கு ஆசியா, ஆகியவற்றிலுள்ள நாடுகளிலிருந்து தென்கிழக்கு ஆசியா, தூரக்கிழக்கு ஆசியா, ஆஸ்திரேலியா போன்ற பகுதிகளுக்குச் செல்லும் மார்க்கங்களும் சந்திக்கிக்குமிடத்தில் சிங்கப்பூர் அமைந்துள்ளது.

(2) ஒரு துறைமுகம் சிறந்து விளங்வதற்குத் தேவையான விசாலமான இயற்கைத் துறைமுக இயல்பைச் சிங்கப்பூர் பெற்றிருக்கிறது. மலேயாவில் வெள்ளீயம், ரப்பர், இந்தோனீசியாவின் ரப்பர், ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கம் இத் துறைமுகத்தின் முக்கியத்துவத்தை உறுதி செய்தன.

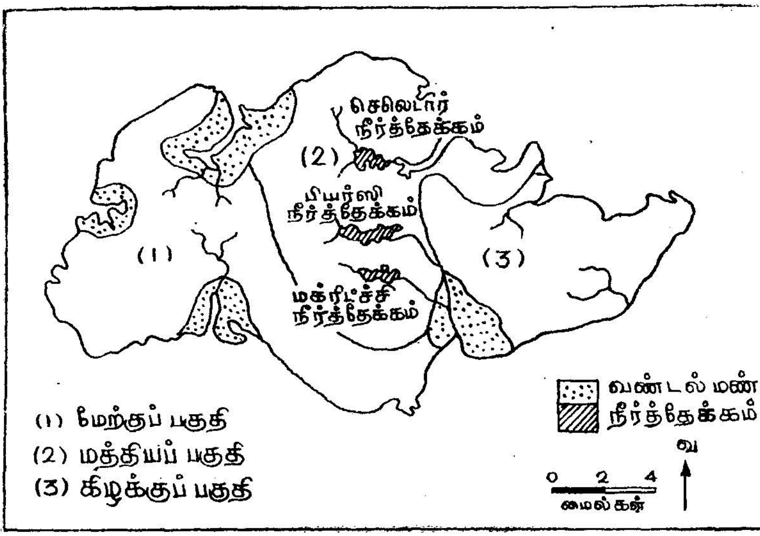
(3) எல்லாத் தேசக் கப்பல்களுக்கும் தங்குதடையின்றி உபயோகிப்பதற்காகச் சிங்கப்பூர் துறைமுகம் இலவசத் துறைமுகமாகவே (Free Port) ஆரம்பத்திலிருந்தே அமைக்கப்பட்டது.

(4) இத் துறைமுகத்தைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் கப்பல்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரிபோன்ற வசதிகளைப் பெருமளவில் அளிக்கவும், கப்பல்களைச் செப்பனிடுவதற்கான வசதிகளும், பொருள்களை ஏற்றி இறக்கத் தேவையான நங்கூரம் பாய்ச்சுமிடங்களைத் தருவதிலும் சிறப்பாக இருப்பது.

(5) அரசியல் ரீதியில் 1965-லிருந்து தனியாக இருந்தாலும், தொன்றுதொட்டு மலேயாவைப் பின்நிலமாகக் கொண்ட தன்மை.

புறநிலத் தோற்றம் (படம் 45) : சிங்கப்பூர் தீவின் மத்தியில் பல கருங்கற் பாறைகள் கொண்ட குன்றுகள் இருக்கின்றன. இவற்றில் மிக உயரமான பூக்கிட் திமா (Bukit Timah) 581 அடி உயரமே உள்ளது. தீவின் கிழக்கு ஓரத்தில் சாங்கி (Changi) எனப்படும் குன்றும் உளது. மேற்கூறிய இரு குன்றுப் பாங்கான பகுதிகளுக்கிடையில், மண், பொடிக்கல் (gravel) நிறைந்து கடற்கரையைப் போன்ற மண்வகையைக்கொண்ட உயரத்தில் குன்றிய மேட்டு நிலமுள்ளது. தீவின் தென்கிழக்கு ஓரத்தில் உள்ள மேட்டு நிலங்கள் கடற்கரை ஓரத்தில், தாழ்ந்த செங்குத்தான சரிவுகளைக் கொண்டிருக்கின்றன. தீவின் மேற்குப் பகுதியில் படிவுப் பாறைகள் உள்ளன. இப் படிவுப் பாறைகளாலான குன்றுகள் தென்மேற்குக் கடற்கரையோரத்தில்

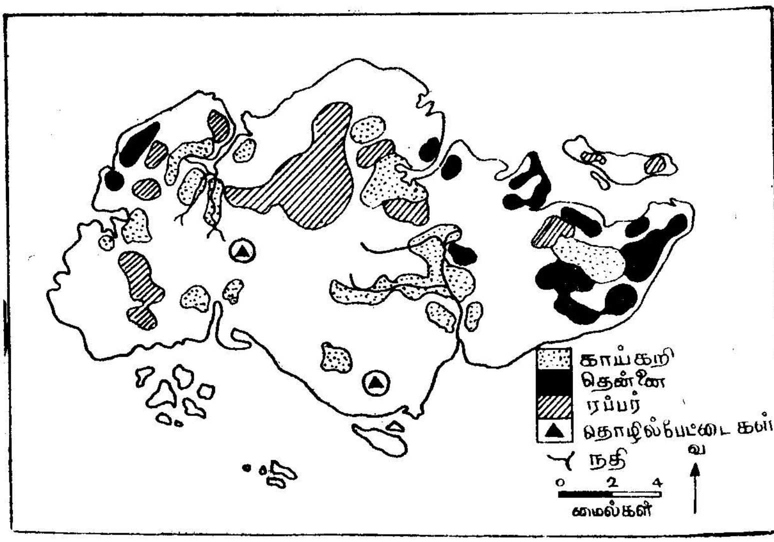
வரிசையாக உள்ளன. சிங்கப்பூர் நகரத்தின் இதயம் போன்றிருக்கும் ஃபெபெர் (Faber) மலை இம்மாதிரியான படிவுப் பாறைகளைக் கொண்டதே. பல சிற்றாறுகளின் செய்திறத்தால் சிங்கப்பூரின் மேற்குப் பகுதி 'மேடும் பள்ளமும் நிறைந்ததான' (Ridge and Valley) புறத் தோற்றத்தைப் பெற்றிருக்கிறது. இவ்வாறு மேட்டுநிலங்களாகத் திகழும் பகுதிகள் ஓதம் கொண்டு வரும் வெள்ளத்தில் மூழ்கும் உயரத் திலேயே உள்ளன.



படம் 45. சிங்கப்பூர் தீவின் இயற்கைப் பிரிவுகள்

காலநிலை அமைந்துள்ள இடத்தின் காரணமாகவும் சுற்றிலும் நீர்நிலைகள் இருப்பதாலும் தீவிற்குரியதான பூமத்தியரேகை கால நிலையை (Marine equitorial climate) சிங்கப்பூரில் காணலாம். ஆண்டு முழுவதும் வெப்பநிலை ஒரே சீராக, ஏறக்குறைய 80°F அளவில் உள்ளது. மிகைப்படுத்திச் சொல்லவேண்டுமானால் இவ் விடத்தின் சராசரி ஆண்டின் உஷ்ண வியாப்தி 3°F-க்கும் குறைவாகவே யுள்ளது. பூமத்தியரேகை மண்டலத்திலிருப்பதால் வருட முழுவதும் மழை வீழ்ச்சி ஏற்படுகிறது. மேலும், தென்கிழக்கு, வடமேற்குப் பருவக் காற்றுகளால் ஏற்படும் மழை வீழ்ச்சி, சிங்கப்பூரின் மழைப் பரவலில் பருவகால சிகரங்களை (seasonal peaks) ஏற்படுத்துகிறது. எந்த மாதத்திலும் 7"-க்கும் மேற்பட்ட மழை வீழ்ச்சியுள்ளது. நவம்பர், டிசம்பர் மாதங்களில் மழை வீழ்ச்சியின் அளவு 10"-க்கும் மேற்பட்டுள்ளது.

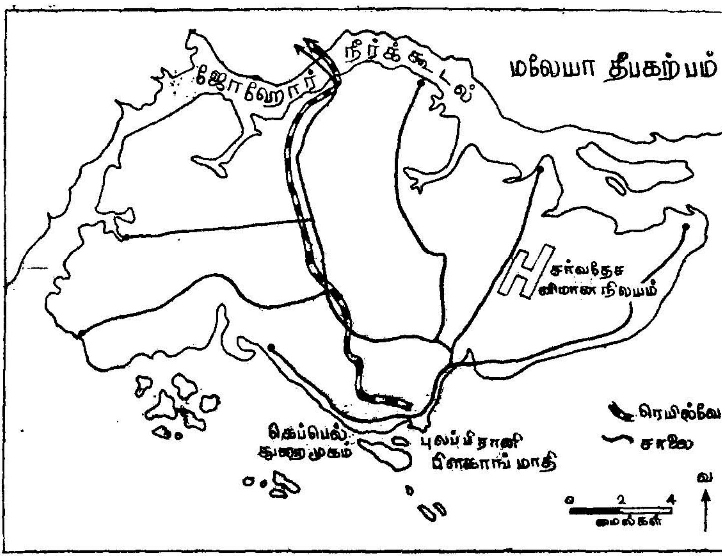
விவசாயம் (படம் 46) : இத் தீவிலுள்ளோரின் முக்கியத் தொழில் வாணிபமே என்ருலும், சிங்கப்பூர் துறைமுகத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் விவசாயம் நடைபெறுகிறது. சதுப்பு நிலங்களின் பரவல், உயர்நிலங்கள் வளமற்ற சிகப்பு, மஞ்சள் லேடரைட் மண்கள் ஆகியவை விவசாயத்தை மிகவும் பாதிக்கின்றன. வேளாண்மையின் கீழ் இருக்கும் நிலங்களில் 60% ரப்பருக்கென ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. வேறு எந்தப் பயிருக்கும் பயன்படாத லேடரைட் மண்ணைக்கொண்ட பகுதிகள் ‘ சிறுபரப்பு ’ ரப்பர் பயிரிடுவதற்குப் பயன்படுத்தப்படுகின் றன. கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள மண்பாங்கான கடற்கரை நிலங்களில் தென்னைத் தோட்டங்கள் உள்ளன. பொதுவாக, சிங்கப்பூருக்கு அதிக



படம் 46. சிங்கப்பூர்த்தீவு—முக்கியப் பயிர்களும் தொழில் பகுதிகளும்

அளவில் தேவைப்படும் காய்கறி, பழவகைகள் பயிரிடும் ‘ மார்க்கெட் தோட்டங்கள் ’ (Market Gardening) சிங்கப்பூர் தீவின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் உள்ளது. சிறப்பாக, களாங் (Kalang), கராஞ்சி (Karanji) ஆற்றுக்கரைகளில் இவ்விதக் காய்கறித் தோட்டங்கள் உள்ளன. வளமுள்ள மண்ணும், தண்ணீர் வேண்டிய அளவுக்குக் கிடைத்தலும் ஆகிய இரண்டுமே மேற்கூறிய ஆற்றுப் பகுதிகளைத் தீவிர முறையில் பயிரிடத் தூண்டியுள்ளன. உள்நாட்டுத் தீவினுள் உற்பத்தி செய்யப்படும் காய்கறிகளும் பழங்களும் சிங்கப்பூர் நகரத்தின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய முடியாததால், ஆண்டிற்கு 45,000 டன்கள் காய்கறியும் பழங்களும் இறக்குமதி செய்யப்படுகின்றன. அண்மையில் அன்னசிப் பயிரிடுதலும் வளர்ச்சியடைந்துள்ளது.

போக்குவரத்து (படம்: 47): வாணிபத்தை ஜீவநாடியாகக் கொண்ட இத் தீவில் போக்குவரத்து வசதிகள் சிறப்பான முறையில் அமைந்ததற்கு ஆச்சரியமில்லை. தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே மிகச் சிறந்த சாலைகள் இத் தீவிலுள்ளன. சிங்கப்பூர் நகரத்தினின்றும் கிளம்பிப் பல்வேறு திசைகள் சாலைகளில் பிரிகின்றன. இவைகளில் முக்கியமானது, முக்கியத் தொழிற் பேட்டையின் வழியாகச் சென்று, ஜோஹோர் நீர்க்கூடலைத் தாண்டி, மலேயாவில் நுழையும் பூகிட் திமா சாலையாகும். பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக்காக ரெயில்கள் அவ்வளவாக உபயோகப்படுத்தப்படுவதில்லை. ஏற்றுமதிக்கான ரப்பர்,



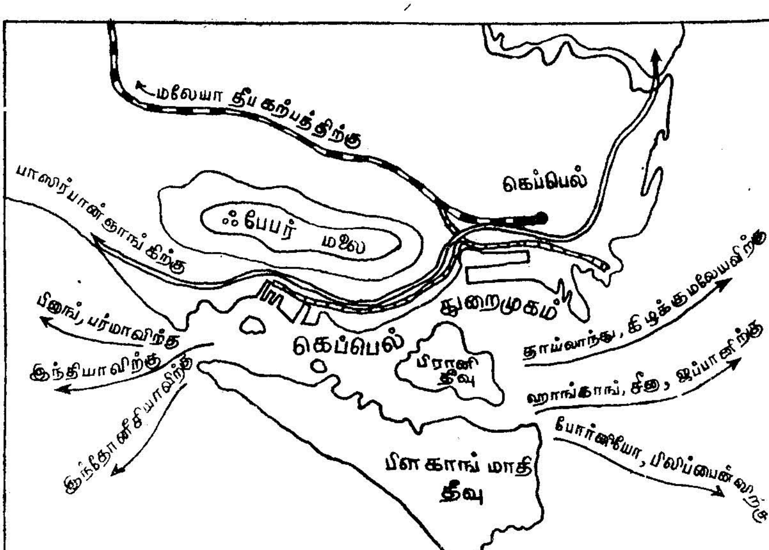
படம் 47. *சிங்கப்பூர்த்தீவு—போக்குவரத்து*

வெள்ளீயம் ஆகியவை மலேயா தீபகற்பத்திலிருந்து சிங்கப்பூர் தீவிற்குள் கொண்டுவர இருப்புப்பாதைகள், ஜோஹோர் நீர்க்கூடல் வழியாக மலேயா தீபகற்பத்தையும் சிங்கப்பூரையும் இணைக்கும் இருப்புப் பாதைகள் இத்தீவின் வாணிபத்திற்கு இன்றியமையாதன. இந்த ரெயில்வேயின் அடைவிடம் (**Terminal**) கெப்பல் (Keppel) துறைமுகத்திலுள்ளது. இங்கிருந்து சரக்குகள் நேரிடையாகக் கப்பல்களுள் ஏற்றப்படுகின்றன. கடற்கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து, சிங்கப்பூரை அண்டையிலுள்ள சிறுதீவுகளோடு இணைப்பதுமன்றி, இந்தோனீசியா, மற்றத் தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகள் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களை இத் துறைமுகத்திற்கு எடுத்து வருகிறது.

சிங்கப்பூரிலுள்ள சர்வதேச விமானதளம் உலகின் பல பாகங்களி லிருந்து வரும் விமானங்களால் பயன்படுத்தப்படுகின்றது.

மக்கள் பரவியல் : சிங்கப்பூர் நகரமும், துறைமுகமும் மக்கள் ஊதியம் பெறும் கேந்திரப் பகுதியாக இருப்பதால், இப் பகுதியிலேயே மக்கள் குவிந்து வாழ்கின்றனர். சிங்கப்பூர் நகரத்தின் மத்தியப் பகுதியில் சதுர மைலுக்கு 6,000 மக்களுக்கு மேற்பட்டு வாழ் கின்றனர். பல்வேறு இனங்களைச் சார்ந்த மக்கள் இங்குள்ளனர். இக் கேந்திரப் பகுதிகளைச் சுற்றிலும் மக்கள் அடர்த்திகொண்ட பகுதி முக்கிய சாலை ஓரங்களிலேயே இருக்கின்றது. இவ்விரு பகுதிகளை யும் நீக்கி, சிங்கப்பூர் தீவின் உட்பகுதிகளில் கடைகள் நிறைந்த கிரா மங்கள் (Shop Villages) சாலைகளுக்கு அருகில் உள்ளன. இரண்டு சாலைகள் சந்திக்குமிடத்தில் இவ்வாறன கிராமங்களின் அளவு பெரிதாகவே யுள்ளது. இத் தீவின் சில பகுதிகள் குடியிருப்பு இல்லாம லேயே இருக்கின்றன. இவ்வாறன பகுதிகள் பெரும்பாலும் சதுப்பு நிலங்கள் நிறைந்த கடற்கரையோரப் பகுதிகளில் உள்ளன.

சிங்கப்பூர் துறைமுகம் (படம் 48) : சிங்கப்பூருக்கு முதன் முதலில் வந்த பாய்மரக் கப்பல்கள் சிங்கப்பூர் நதியின் முகத்து



படம் 48. சிங்கப்பூர் துறைமுகம்

வாரத்தை நங்கூரம் பாய்ச்சும் இடமாகக் கொண்டன. காற்றின் சீற்றத்தினல், மான்சூன் காலத்தில் கடலும் சீற்றம் கொள்வதால்

சிங்கப்பூர் நதியின் முகத்துவாரத்திற்கு எதிராக ஒரு 'சுவர்' (mole) கட்டப்பட்டது. இப் பகுதியை இன்று 'உட்புறச் சாலேகள்' (inner roads) என்றழைக்கிருர்கள். இவ்விடத்தை நங்கூரம் பாய்ச்சப் பயன் படுத்திக்கொள்ளும் கப்பல்கள், இடையிலுள்ள கடற்பகுதி ஆழமில் லாததால், கடற்கரை ஓரத்தை அடைய முடியாது. இக் கப்பல்களில் வரும் சரக்குகள் சீனர்களின் பாய்மரக் கப்பல்களில் இறக்கி ஏற்றப்பட வேண்டும். இப் பாய்மரக் கப்பல்கள் சிங்கப்பூர் நதிக்கரையிலோ அல்லது தெலுக் ஆயர் தாழ்நிலத்திலோ (Teluk Ayer Basin) உள்ள கிடங்குகளுக்குச் சரக்கை எடுத்துச் செல்லுகின்றன. கப்பலில் வரும் பிரயாணிகள் கிளிப்போர்டு பியரில் (Clifford Pier) இறக்கப்பட்டு விடுவார்கள்.

ஆனால், கப்பல்கள் தங்குதடையின்றிக் கடற்கரை ஓரங்களே அடையவேண்டுமென்பதற்காக, தான்ஜாங் பகர், (Tanjong Pagar) என்ற இடத்திற்கும், கெப்பல் ஹெட்ஸ் (Keppel Heads) என்ற இடத் திற்குமிடையில் கெப்பல் துறைமுகம், கப்பல்கள் வந்து தங்குவதற்காக வும், சரக்குகளே ஏற்றி இறக்க பிரமாண்டமான வசதிகளேக்கொண்ட தாகவும் நிறுவப்பட்டது. சிங்கப்பூரில், எப்பொழுதும் கப்பல்கள் தங்கு வதற்கான நீர்வசதியைக்கொண்ட கப்பல் தங்குமிடம் (wet docks) இரண்டு உள்ளன. செயற்கை முறையில் நீரைத் தேக்கி வைத்துக் கொள்ளும் கப்பல் தங்குமிடங்களின் (dry docks) மொத்த எண்ணிக்கை ஆருகும். துறைமுகம் சம்பந்தப்பட்ட வேலேகள் யாவும் பெருமளவில் இயந்திரமயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

வாணிபம் : சிங்கப்பூர் ஏற்றுமதி செய்யும் பொருள்கள், சிங்கப் பூரால் உபயோகிக்கப்படும் பொருள்கள், அங்கு உற்பத்தி செய்யப்படும் பொருள்கள் ஆகிய எல்லாம் வெளிநாடுகளிலிருந்தே தருவிக்கப் படுகின்றன. சரக்குகளேத் தருவித்துப் பின்பு அவற்றை ஏற்றுமதி செய்வதே சிங்கப்பூரின் ஜீவநாடியான தொழிலாகும். கப்பல்மூலமாக வரும் பொருள்களாகிய கார்கள், இயந்திரம், துணி, பால் பவுடர், மண் ணெண்ணெய் முதலியவை, பிரிட்டன் அல்லது அமெரிக்காவிலிருந்து (U. S. A.) தருவிக்கப்படுகின்றன. இவற்றில் ஒரு சிறிய பகுதியே மலேயாவுக்கும் சிங்கப்பூருக்கும் உபயோகப்படுத்தப்படுகின்றன. எஞ்சிய பெரும் பகுதி, தரவாரியாகப் பிரிக்கப்பட்டு, சில்லறை வியாபாரி களுக்குத் தேவையான அளவுகளில் 'பாக்' (pack) செய்யப்பட்டு, சுமத்ரா, ஜாவா, போர்னியோபோன்ற தீவுகளுக்கு மீண்டும் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. கப்பல்கள் திரும்பிப் போகும்பொழுது சிங்கப்பூர் துறைமுகத்தை நில மார்க்கமாக வந்தடையும் மலாயாப் பொருள் களான வெள்ளீயம், ரப்பர், கொப்பரை, பனே எண்ணெய் (oil palm) ஆகிய பொருள்களேயும், இந்தோனீசியத் தீவுகளிலிருந்து கொண்டுவரப்

பட்ட (கடல் மார்க்கமாக) வெள்ளீயம், ரப்பர், கொப்பரை ஆகிய பொருள்களையும், இந்தியா, ஐரோப்பிய நாடுகள், ஜப்பான், அமெரிக்கா ஆகிய நாடுகளுக்கு ஏற்றிச் செல்கின்றன. தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளின் உற்பத்திப் பொருள்கள் சிங்கப்பூர் துறைமுகத்தை நன்கு பயன்படுத்திக்கொள்கின்றன. இவ்வாறு ஒரு பகுதியிலிருந்து இறக்குமதியாக்கப்பட்ட பொருள்களை வகைப்படுத்தி, மீண்டும் ஏற்றுமதி செய்யும் தொழிலுக்கு (entrepot) வாணிபம் என்று பெயரிடப்பட்டுள்ளது. மேலை நாடுகளில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களை இறக்குமதி செய்து, தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுக்கு அனுப்பியும், தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளின் பொருள்களைத் தருவித்து மேலை நாடுகளுக்கு அனுப்பியும் சிங்கப்பூரிலுள்ள மக்கள் பெரு வாணிபம் புரிகிறுர்கள். சிங்கப்பூரைப் பொறுத்தவரையில் அது மலாயா தீபகற்பத்திலிருந்து இறக்குமதி செய்யும் பொருள்களின் மதிப்பைவிட, (entrepot) வாணிபத்தின் வாயிலாக இறக்குமதி ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருள்களே சிங்கப்பூரின் நல்வாழ்வுக்கு ஆதாரமாயுள்ளன.

இவ்வாறு வாணிபத்துறையில் மலாயாவைத்தவிர மற்றத் தென்கிழக்கு ஆசிய நாட்டைச் சார்ந்திருக்கும் தன்மையை, இத் தீவில் பிரிட்டிஷார் கப்பற் படைத்தளம் (Naval Base) ஏற்படுத்தியதிலிருந்தும் புரிந்துகொள்ளலாம். தொடக்க காலத்திலிருந்தே இத் தீவை அபிவிருத்தி செய்த ராஃபல்ஸ் இவ்விடத்தில் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பெரிய பிரிட்டிஷார் ஆதிக்கத்திலிருக்கக்கூடிய கப்பற்படைத் தளத்தை அமைக்கவேண்டும் என்று வற்புறுத்தியபோதிலும், இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்திற்குப் பின்பே இத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இக் கொள்கையைப் பிரிட்டிஷார் ஏற்றுக்கொண்டதற்கு இரண்டு சூழ்நிலைகள் துணைபுரிந்தன. கப்பற்படையிலுள்ள கப்பல்களின் அளவு பெரிதாக்கப்பட்டு வந்ததால், மால்டாவுக்கும் (Malta) சிட்னிக்கும் (Sydney) இடையில் இக் கப்பல்களை நிறுத்திவைப்பதற்கும் செப்பனிடுவதற்குமான ஒழுங்கான வசதிகள்கொண்ட துறைமுகம் ஒன்று வேண்டும் என்ற புதிய சூழ்நிலை; இரண்டாவதாக பிரிட்டனுக்கும் ஜப்பானுக்கும் இடையேயிருந்த நல்லுறவு முறிபட்டதால் இந்தியாவோ அல்லது ஆஸ்திரேலியாவோ கப்பற்படைப் போரில் ஜப்பானுக்கு எளிதில் அடிமைப்படாமல் இருப்பதற்கு, தென் கிழக்கு ஆசியாவின் நீர் நிலைகளிலுள்ள மார்க்கங்களைப் பாதுகாப்பதற்கான கப்பற்படைத் துறைமுகம் தேவை என்ற விழிப்புணர்ச்சி. 1923-ல் இம்பீரியல் கூட்டத்திற்குப் பின்பு (Imperial Conference) கப்பல் படைத்தளம் அமைக்க ஒரு திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. இத் தளத்தை அமைப்பதில் தேவைப்படும் நிதியை, நியுஜீலாந்து, (New Zealand) ஹாங்காங், மலேயா தீபகற்பம், பிரிட்டன் ஆகிய நாடுகள் பகிர்ந்துகொண்டன. இதே சமயத்தில் ஆஸ்திரேலியா தன்னிடமுள்ள டார்வின் (Darwin) துறை

முகத்தை சிங்கப்பூருக்கும் சிட்னிக்கும் உள்ள ஓர் இணைப்பாக நிர்மாணிக்க ஒப்புக்கொண்டது. இத்திட்டத்தின்படி சிங்கப்பூர் தீவின் வடபகுதியில் ஜோஹோர் நீர்க்கூடலுக்கருகில் விமான தளம் அமைக்கப்பட்டது. இதற்குச் சில மைல்கள் கிழக்கில் பிரிட்டனின் விமானத் தளமும் (R. A. F.) ஸெலிடார் (Seletar) என்ற இடத்தில் நிறுவப்பட்டது. இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தின்போது ஜப்பானியர்களால் தாக்கப்பட்ட இப் பாதுகாப்புத் தளங்கள் செயலற்றுப் போயின என்றாலும், இன்றைய அரசியல், ராணுவ சூழ்நிலைகளில் சிங்கப்பூர் மீண்டும் பாதுகாப்புத் தளமாக அமைக்கப்பட்டிருப்பது தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பாதுகாப்பிற்கு அவசியமாகும். அண்மையில் கம்யூனிஸ்டுகளால் இந்தோ சைனு கைப்பற்றிக்கொள்ளப்பட்டிருப்பதையும், தென்கிழக்கு ஆசியா முழுமையும் சீனுவின் ஆதிக்கம் பரவவேண்டும் என்ற சீன ஆட்சியாளர்களின் கருத்தும், ஹாங்காங்கிலிருந்து பிரிட்டிஷ் தூரக்கிழக்கு கப்பற்படையின் தலைமை அலுவலகம் மாற்றப்பட்டதும், இலங்கைத் தீவில் விமானத் தளத்தை பிரிட்டன் இழந்ததும் கவனிக்குங்கால், சிங்கப்பூரிலுள்ள விமானதளம், தென்கிழக்கு ஆசியாவிற்கு எவ்வளவு இன்றியமையாதது என்பது நன்கு விளங்கும். இதே காரணங்கள் சிங்கப்பூரை இணைத்து அமைக்கப்படும் மலேசியன் பெடரேஷனின் தலைநகரமாக சிங்கப்பூரை ஆக்கிவிடுமோ என்ற பயம் மலாய்களுக்கு உண்டானதும் புரிந்துகொள்ளக்கூடியதே. இன்று மலேசிய கூட்டாட்சியினின்றும் விலகி நிற்கும் சிங்கப்பூரில் நீண்ட காலத்திற்குப் பிரிட்டிஷார், தங்களுடைய கப்பற்படைத் தளத்தை நிர்வகிக்க அநுமதிக்கப்படுவார்களா என்பதும் கேள்விக்குரியதே. 1965-ம் ஆண்டின் இறுதியில் இந்துமாக் கடலில் ஏதாவது ஒரு புதிய தளத்தைத் தனியாகவோ அல்லது அமெரிக்காவின் துணைகொண்டோ, நிர்மாணிக்க வேண்டும் என்பதற்கான முயற்சிகளைப் பிரிட்டிஷார் தீவிரமாக மேற்கொண்டது மேற்கூறிய சந்தேகத்தை உறுதிப்படுத்துகிறது.

மலேயா : புள்ளிவிவரக் குறிப்புகள்

அட்டவணை-1

நிலப் பயன்பாடு

(அளவு ஏக்கரில்)

முக்கியப் பயிர்கள்	மலேயா தீபகற்பம்	சிங்கப்பூர்
ரப்பர் ...	37,28,000	16,000
நெல் ...	9,02,000	7,000
தென்னை ...	5,00,000	?
பனை எண்ணெய் ... (oil palm)	1,10,000	...
		...
வாழை ...	57,000	...
அன்னாசி ...	35,000	...
தேயிலை ...	10,000	...
புகையிலை ...	5,000	...
விளைநிலங்களின் ... மொத்தப் பரப்பு	52,69,000	35,000

(மேல் கொடுக்கப்பட்ட புள்ளிவிவரங்கள் 1953-57 காலத்தில் இருந்த நிலவரத்தை ஆதாரமாகக் கொண்டவை)

அட்டவணை-2

மலேயா தீபகற்பம் : ரப்பர்

பயிர் முறை	1000 பரப்பு (ஏக்கர்களில்)		உற்பத்தி ஆயிரம் நீண்ட டன்கள் (Long Tons)		
	1940	1959	1940	1953	1960
பெரிய எஸ்டேட்டுகள் ...	2,082	1,942	332	341	414
சிறிய பரப்புகள் ... (small holdings)	1,330	1,500	213	232	294
மொத்தம் ...	3,412	3,442	545	573	708

(1955-ல் சிங்கப்பூர் 15,280 ஏக்கரில் 1,670 டன்கள் உற்பத்தி செய்தது)

அட்டவணை-3

துறைமுகங்களும் வாணிபத்தின் மதிப்பும்

(மதிப்புகள் மில்லியன் மலேயன் டாலர்களில்)

(அ) இறக்குமதி

துறைமுகம்	இறக்குமதியான பொருளின் மதிப்பு	இத் துறைமுகங்களுக்கு சிங்கப்பூரின் வழியாக வந்த சரக்குகளின் மதிப்பு
பாஹாங் (Pahang) ...	464·1	21·6
சுவெட்டன்ஹாம் (Port Swettenham) ...	377·7	5·6
மலாக்கா ...	33·9	11·9
மற்றத் துறைமுகங்கள் ...	128·8	94·2

(மேற்குறிப்பிட்ட புள்ளிவிவரங்களைத் தவிர, சிங்கப்பூர் 423·3 மில்லியன் மலேயன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள சரக்குகளை இறக்குமதி செய்தது. இதில் 441·2 மில்லியன் மதிப்புள்ள பொருள்கள் சாலைகள், இருப்புப்பாதைகள்மூலமாக மலேய தீபகற்பத்தின் பகுதிகளுக்கனுப் பப்பட்டன).

(ஆ) ஏற்றுமதி

(மில்லியன் மலேயன் டாலரில்)

துறைமுகம்	ஏற்றுமதியின் மதிப்பு	இத் துறைமுகங்களிலிருந்து சிங்கப்பூருக்கு அனுப்பப் பட்ட பொருளின் மதிப்பு
பாஹாங் ...	617	37·6
சுவெட்டன்ஹாம் ...	349	62·6
மலாக்கா ...	53·3	51·9
இதரத் துறைமுகங்கள் ...	184·5	152·4
ரெயில், சாலைவழியாக ஏற்றுமதிக்காக அனுப்பப்பட்டவை...	394·4	373·1

அட்டவணை—4

மலேயா தீபகற்பம் : ஏற்றுமதி இறக்குமதியான பொருள்கள் (மதிப்புகள் யாவும் மில்லியன் மலேயன் டாலர்களில்)

(அ) இறக்குமதி

(1959 அல்லது 1960 ஆண்டு நிலவரம்)

இறக்குமதி செய்த பொருள்கள்		ஏற்றுமதி செய்த நாடுகள்	
அரிசி	132·18	பிரிட்டன்	462·4
மற்ற உணவுப் பொருள்கள்	378·0	இந்தோனீசியா	324·6
காப்பி, தேயிலை	80·37	தாய்லாந்து	249·5
ரப்பர்	97·23	சிங்கப்பூர் * வழியாக வந்தவை	192·2
கொப்பரை (copra)	10·92		
மண்ணெண்ணெய், பெட்ரோலியம்	128·90	ஜப்பான்	172·3
இரசாயனப் பொருள்கள்	119·50	ஆஸ்திரேலியா	99·9
நூல், பருத்தி ஆடைகள்	126·21	அமெரிக்கா (U. S. A.)	89·1
உலோகங்கள்	46·17	சீனா	83·5
இயந்திரங்கள்	140·11	ஹாங்காங்	81·6
போக்குவரத்திற்குத் தேவையான சாதனங்கள்	100·84	மேற்கு ஜெர்மனி	76.9
		இந்தியா	45·2
மொத்த இறக்குமதி (1950-ல்)	1,739·31	பர்மா	30·0

(* 1960-ல், 1955-ல் சிங்கப்பூர் 587 மில்லியன் டாலர் மதிப்புள்ள சரக்கை மலேயாவிற்கு ஏற்றுமதி செய்தது. இவ்வட்டவணைகளில் சீனா என்ற சொல் யாவும் கம்யூனிஸ்ட் சீன நாட்டையே குறிக்கும்).

(ஆ) ஏற்றுமதி

உணவுப் பொருள்கள்		அதனை இறக்குமதி செய்த நாடுகள்	
புகையிலை	89·41	சிங்கப்பூர்*	633·9
கொப்பரை, தேங்காய் எண்ணெய்	43·13	பிரிட்டன்	382·4
பனை எண்ணெயும் கொப்பரையும்	60·84	ஜப்பான்	370·0
ரப்பர்	1,691·61	அமெரிக்கா (U. S. A.)	303·1
மரம்	20·49	மேற்கு ஜெர்மனி	226·1
வெள்ளீயம்	294·65	பிரான்ஸ்	113·6
இரும்பு	32·6	சோவியத் நாடு	110·9
மொத்த ஏற்றுமதி	2,473·13	இத்தாலிய நாடு (Italy)	107·5
		ஆஸ்திரேலியா	58·0

அட்டவணை—5

(எல்லா மதிப்புகளும் மில்லியன் மலேயன் டாலரில்)

(அ) இறக்குமதி

(1959 அல்லது 1960 நிலவரம்)

இறக்குமதி செய்த பொருள்கள்		அதனை ஏற்றுமதி செய்த நாடுகள்	
ரப்பர்	1,379·93	இந்தோனீசியா	999·3
மண்ணெண்ணெய், பெட்ரோல்	566·26	மலேயா தீபகற்பம்	† 852·9
அரிசி	87·34	பிரிட்டன்	363·1
பருத்தி ஆடைகள்	82·29	ஜப்பான்	298·1
மற்ற ஆடைகள் (other fabrics)	92·94	சரவாக் (போர்னியோ)	198·5
		அமெரிக்கா (U. S. A.)	156·1
இயந்திரம்	87·66	தாய்லாந்து	145·8
இரும்பு, எஃகு பொருள்கள்	58·28	சீனு	139·8
மொத்த இறக்குமதி 1959-ல்	3,908·31	ஆஸ்திரேலியா	106·0
		ஹாங்காங்	89·6
		மேற்கு ஜெர்மனி	74·1
		மொத்தம் (1960-ல்)	4,077·7

(* 1960 புள்ளி விவரம்; 1955-ல் மலேயாவிலிருந்து 985 மில்லியன் டாலர் மதிப்புள்ள பொருள்களை சிங்கப்பூர் இறக்குமதி செய்தது).

(† 1960-ல்; 1955-ல் மலேயா தீபகற்பம் 985·4 மில்லியன் மலேயன் டாலர் மதிப்புள்ள பொருள்களை சிங்கப்பூருக்கு ஏற்றுமதி செய்தது).

(ஆ) ஏற்றுமதி

(1959 அல்லது 1960 நிலவரம்)

இறக்குமதி செய்த பொருள்கள்		அதனை இறக்குமதி செய்த நாடுகள்	
ரப்பர்	1537·04	தீபகற்ப மலேயா	843·0
வெள்ளீயம் (1959-ல்)	38·87	பிரிட்டன்	286·8
(1955-ல்)	202·20	அமெரிக்கா (U. S. A.)	242·2
பெட்ரோலியம்,	364·56	ஜப்பான்	156·7
மண்ணெண்ணெய்	92·46		
வாசனைத் திரவியங்கள்		ஆஸ்திரேலியா	135·4
ஆடைகள்	106·33	இந்தோனீசியா	121·1
அரிசி	52·09	தாய்லாந்து	107·3
இயந்திரம்	67·00	பிரான்ஸ்	91·4
இரும்பு, எஃகு பொருள்கள்	311·41	சீனு	86·9
மொத்தம் (1959-ல்)	3,440·26	சரவாக்	85·6
		இந்தியா	69·5
		ஹாங்காங்	60·0
		மொத்தம் (1960-ல்)	3,477·1

அட்டவணை 6

மலேயாவிலுள்ள பல்வேறு இனத் தொகுதிகள்

இராச்சியம்	மலாய்கள்		சீனர்கள்		இந்தியர்கள் (பாகிஸ்தானியர்களையும் சேர்த்து)	
	1947	1957	1947	1957	1947	1957
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
ஜோஹோர் ...	323,680	444,618	354,770	392,568	55,044	71,758
கேடா ...	377,075	475,563	115,928	144,097	51,347	68,037
கேலன்டன் ...	412,918	463,118	22,928	28,861	4,940	5,963
மலாக்கா ...	120,327	143,128	96,144	120,759	19,717	23,623
நெக்ரி செம்பிலன் ...	110,560	151,408	114,406	150,055	38,082	55,052
பாஹாங் ...	135,772	179,088	97,329	108,226	14,744	22,082
பினாங் ...	136,163	165,092	247,366	327,240	57,157	69,778
பெராக் ...	360,631	484,530	444,509	539,334	140,176	182,225
பெர்லிஸ் ...	55,185	71,272	11,788	15,771	1,684	1,598
செலங்கார் ...	187,324	291,411	362,710	488,657	145,184	204,005
டிரெங்கானு ...	207,874	255,246	15,865	18,228	1,761	2,987
மலேயா தீபகற்பம் ...	2,427,834	3,125,474	1,884,534	2,333,756	530,638	707,108
சிங்கப்பூர் ...	115,735	197,066	730,133	1,090,585	68,978	124,084
மலேயா ...	2,543,569	3,322,540	2,614,667	3,424,343	599,616	831,192

அட்டவணை 7

மலேயாவிலுள்ள பல்வேறு இனங்களின் வளர்ச்சி

(எல்லாப் புள்ளி விவரங்களும் சதவீதத்தில்)

இனம்	மலேயா தீபகற்பம்			சிங்கப்பூர்			மலேயா		
(1)	1931 (2)	1947 (3)	1957 (4)	1931 (5)	1947 (6)	1957 (7)	1931 (8)	1947 (9)	1957 (10)
ஆதிவாசிகள் (Aborigines) ...	0·8	0·7	0·7	...	...	...	0·7	0·6	...
மலாய்கள்* ...	49·2	49·46	49·8	11·8	12·30	13·6	44·4	43·49	43·0
சீனர்கள் ...	33·9	38·40	37·2	74·9	77·6	75·5	39·2	44·70	44·3
இந்தியர்கள் ...	15·1	10·81	11·3	9·1	7·33	8·6	14·3	10·25	10·6
ஐரோப்பியர் ...	0·3	0·2	0·7	1·5	0·99	0·7	0·4	0·32	0·5
யூரேசியர்கள் ...	0·2	0·2	0·7	1·2	0·97	0·7	0·4	0·33	0·3
மொத்தம் (மேல் குறிக்கப்படாத பிற இனத்தினரையும் சேர்த்து) ...	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

*'சுதேசி' மலாய்கள், 'அன்னிய' மலாய்கள் ஆகிய எல்லோரும் சேர்ந்த 'மலேசியர்கள்' என்று அழைக்கப்படும் இனம்.

அட்டவணை 8

முக்கிய நகரங்கள் : மக்கள்தொகை

(1957 நிலவரம்)

நகரம்		மக்கள்தொகை
சிங்கப்பூர்	...	912,343
கோலாலம்பூர் (Kuala Lumpur)	...	316,230
பினாங்	...	234,903
ஈப்போ (Ipoh)	...	125,770
கிளாங் (Klang)	...	75,649
ஜோஹோர் பாரு (Johore Bahru)	...	74,909
மலாக்கா	...	69,848
ஆலோர் ஸ்டார் (Alar Star)	...	52,915
செரெம்பன் (Seremben)	...	52,091
தைப்பிங் (Taiping)	...	48,206

8. மலேசிய போர்னியோ

(அ) அறிமுகம்

மலேயா தீபகற்பம், சிங்கப்பூர் ஆகியவை தவிர, வரலாற்றுக் கால பிரிட்டிஷ் மண்டலத்துள், சரவாக் (Sarawak), வடபோர்னியோ (North Borneo)*, புருனே (Brunei) என்ற பகுதிகளடங்கிய 80,000 சதுரமைலுள்ள மிகப் பெரும் பரப்பும் அடங்கியிருந்தது. மலேயா ஃபெடரேஷனும், சிங்கப்பூரும் முழு அளவிலோ அல்லது மட்டுப் படுத்தப்பட்ட அளவிலோ சுதந்திரத்தைப் பெற்றபோது இம் மூன்று போர்னியோ பகுதிகளும் அரசியல் ரீதியில் பின்தங்கிய இயல்பையே கொண்டிருந்தன. மலேயாவின் பொருளாதாரத்தைச் சிறப்பாக மாற்றிக்கொண்டிருந்த பொருளாதார சமூக சக்திகளால் பெரும்பாலும் அண்மைக்காலம்வரையும், இப் பகுதிகள் கவனிக்கப்படாமல் விட்டு விட்டிருந்த நிலையினை இந்த அரசியல் பிற்போக்குநிலை பிரதி பலிக்கிறது. 1963-ல் இம் மூன்றும் மலேயாவுடன் அரசியல் ரீதியில், புதிதாக ஏற்படுத்தப்பட்ட மலேசிய ஃபெடரேஷனின் ஒரு பகுதியாக இணைக்கப்பட்டன.

மலேசிய போர்னியோவிற்கும், மலேயா தீபகற்பத்திற்கும் இடையேயுள்ள பொருளாதார நிலைகளின் ஏற்றத்தாழ்வுகளைப் புவியியல் அம்சங்களினால்மட்டுமே முற்றிலும் விளக்கப்பட இயலாது. தென்கிழக்கு ஆசியாவிற்குள், மலேயா தீபகற்பம் மையமாக அமைந் துள்ள நிலை மலேயாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் துணை செய்தது. என்றாலும், தென்சீனா கடலையும், சீனா, ஜப்பான் ஆகியவற்றின் தெற்கிலிருந்து சூலுகடல் (Sulu-Sea) வழியாகக் கிழக்கிலுள்ள இந்தோனீசியாவிற்கும் ஆஸ்திரேலியாவிற்கும் வரும் முக்கிய வழியையும் அருகிலேயே கொண்டிருப்பதால், மலேசியா

* முன்பு பிரிட்டிஷ் காலனியாயிருந்த, பிரிட்டிஷ் வடபோர்னியோ (British North Borneo) இவ்வத்தியாயத்தில் 'வடபோர்னியோ' என்று குறிக்கப் படுகிறது.

போர்னியோவை ஒதுக்கிவைக்கப்பட்ட பகுதி என்று சொல்வது கடினமே.

மலேசிய போர்னியோ, மிகக் குறைந்த அளவிலேயே நல்ல விவசாய நிலங்களைப் பெற்றிருக்கிறது என்ருலும், இதனுடைய பெரும்பாலான பகுதி, மலேயா தீபகற்பத்தைக் காட்டிலும் ரப்பர் பயிரிடுதலுக்கு உண்மையில் எல்லாவிதத்திலும் பொருத்தமுள்ளதா யிருக்கிறது ; இவற்ருேடுகூடக் காடுகளில் கிடைக்கும் பொருள்களையும் தாதுப்பொருள் வைப்புகளையும் நிறையப் பெற்றிருக்கிறது.

கடற்கரையை யொட்டியுள்ள லாபான் தீவைத் தவிர, இப் பரப்பின் வடமேற்குப் பகுதியில் ஒழுங்கான துறைமுகம் ஒன்றும் இல்லை; என்ருலும், மிக்க தொலைவிலுள்ள வடகிழக்குக் கடற்கரையில் ஒருசில நல்ல துறைமுகங்களுக்கான இடங்களுள்ளன என்பதை மறுக்க முடியாது. இரு கடற்கரைகளும், கிழக்கு மலாயாவைப்போல, மான்சூன் காற்றுகளின் நேரடிச் சீற்றத்திற்குள்ளாவதால், மழை காலங்களில் கப்பலோட்டிச் செல்வதற்குக் குறிப்பாக வடகிழக்குப் பருவக்காற்று காலத்தில் மிக்க தடைகளைக் கொண்டிருக்கின்றன.

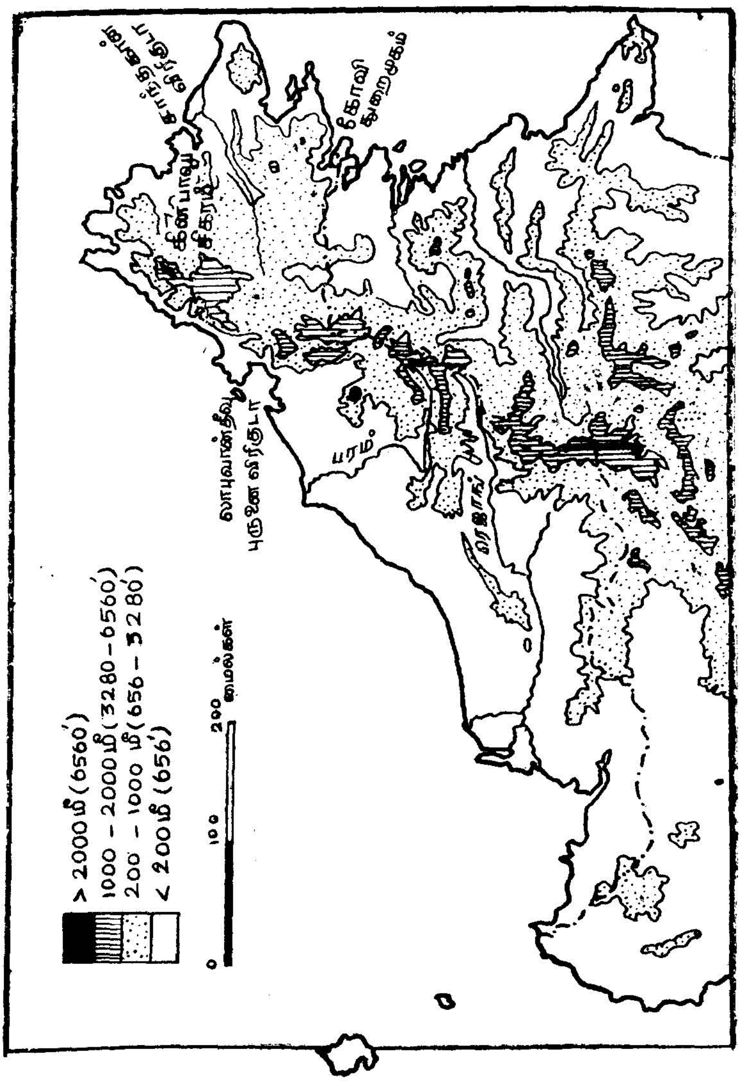
போர்னியோ தீவு, பிரிட்டிஷ் பகுதி, டச்சுப் பகுதி என்று 19ஆம் நூற்ருண்டில் இரு கூருக்கப்பட்டது, புவியியல் நியதிப்படி பொருத்த மானதாகவே இருந்தது. தென்கிழக்கு ஆசியப் பிரதேசமே நிலத்தினுல் பிரிவுண்டு, கடலால் ஒன்றுபடுத்தப்படும் தன்மையுள்ள பிராந்தியம் என்பது நன்கு விளங்கும். ஆகவே, இரண்டு அரசியல் மண்டலங்களுக்குமிடையேயுள்ள – பிரிட்டிஷ், டச்சு, போர்னியோக் களின் – எல்லையானது, வடமேற்கு – தென்கிழக்காக நீண்டுள்ள நீரைப் பிரிக்கும் மேட்டுநிலங்களை (water divides) அடிப்படையாகக் கொண்டதில் ஆச்சரியமில்லை.

இவ்வாறு வரையறுக்கப்பட்ட எல்லையோடுகூடிய மலேசியப் போர்னியோ, தீவின் நில அமைப்பு மையத்திற்கு (structural core) வடக்கே அமைந்துள்ளது. இதனுடைய புற நிலத் தோற்றமானது டெர்ஷியரி காலநில அமைப்புகளைச் சார்ந்து காணப்படுகிறது. மேற்கு சாரவாக்கில் கிழக்கு–மேற்காகவும், கிழக்கு சாரவாக், புருனி ஆகிய வற்றில், வடகிழக்கு – தென் மேற்காகவும் ஸபாக்கில் (Sabak)-பழைய பிரிட்டிஷ் வடபோர்னியோவில் – வடகிழக்கு – தென்மேற்காகவும் இந்த டெர்ஷியரி போக்குகள் உள்ளன. இவ்வாறு மலேசிய வடக்கு போர்னியோவில், இணையான வளைவுகளைப் பெற்று நீண்டு செல்லும் டெர்ஷியரி மடிப்பின் போக்குகள் பின்பு சூலு வளைவுகள் வழியாக, மேற்கு பிலிப்பைனுக்குள் செல்வதைக் கவனிக்கலாம். இந்தப்

பட்டையின் மேற்பரப்பில் மிஸஸோயிக், டெர்ஷியரி காலப் பாறைகளே மிகுதியாயுள்ளன. மணற் பாறைகள், சுண்ணும்புப் பாறைகள் ஆகியவற்றை மலேசிய போர்னியோவின் டெர்ஷியரி நிலங்களில் பொதுவாக எங்கும் காணலாம். இம் மேட்டு நிலமண்டலத்தின் வடக்குச் சரிவிலுள்ள இளமடிப்புகளில் பாறை எண்ணெய்ப் படிவுகள் (Petroleum deposits) காணப்படுகின்றன. அன்றியும், சரவாக், லாபுவான் (Labuan) வடபோர்னியோ ஆகியவிடங்களிலுள்ள வரிசை யான சிறு குழிவான பள்ளங்களில் நிலக்கரி கிடைக்கிறது. இவ் விரண்டோடு கூட, தங்கத்தையும் உள்ளிட்ட, ஆறுவிதமான உலோகங்களுள்ள இடங்களும் உள்ளன. என்ருலும், இதுவரைக்கும் ஒரு சிலவே, மிகக் குறைந்த அளவில் தோண்டி எடுக்கப்பட்டுள்ளன. வடபோர்னியோவின் வடகிழக்குக் கடற்கரையை யொட்டியுள்ள ஒரு சிறு பரப்பினைத்தவிர, அண்மையில் ஏற்பட்ட எரிமலைச் செயலின் அறிகுறிகள் வேறு எங்கும் இல்லை. ஆற்றுப்பாங்கான இடங்களும், வண்டல் படிந்த கடற்கரையை யொட்டிய இடங்களும் தவிர, பெரும் பாலான பகுதிகளில், முதிர்ந்த லேடரைட் தன்மையுடன் வளமற்ற மண் வகைகளே பரவிக் கிடக்கின்றன.

மலேசியப் போர்னியோவின் நிலத் தோற்றமானது, ‘ மும்மடிப்பு ’ (Three-fold) அமைமுறையை வெளிப்படுத்துகிறது (படம் 49). பொதுவாகத் தாழ்ந்தும், மாங்க்ரோவ் சதுப்புக்களை ஓரமாகப் பெற்றுமுள்ள கடற்கரைக்குப் பின்னுல், ஒரு கடற்கரைச் சமவெளி (Coastal Plain) 20 முதல் 40 வரை அகன்றும், பொதுவாக மிகத் தட்டையாயும், ஆறுகளால் எடுத்துவரப்பட்டு, கெட்டிமைப்படாத (unconsolidated) பொருள்களைப் பெருமளவில் கொண்டும் காணப் படுகிறது. இக் கடற்கரைச் சமவெளியின் மூன்றிலொரு பங்கு, எப்பொழுதும் ஓதநீர் அல்லது ஆற்று வெள்ளங்களுக்கு இலக்காகிறது. இப்படி இருந்தபோதிலும் இங்குள்ள சதுப்பு நிலப் பட்டையானது (swamp-belt), இந்தோனீசிய போர்னியோவின் மேற்கு, தெற்குப் பகுதிகளிலுள்ளதைக்காட்டிலும் மிக மிகச் சிறிய அளவிலேயே உள்ளது.

கடற்கரைச் சமவெளிப் பின்னுல், ‘ மலைநாடு ’ (Hill Country) என்று குறிக்கப்படும் இடைநில மண்டலம் (intermediate zone) ஒன்றுள்ளது. ஒரு சில ஆறுகளை அடுத்துக் காணப்படும் சில சிறு பரப்புகளைத் தவிர, மற்ற இடங்களில் சதுப்பு நிலங்களில்லை. இந்த ‘ மலைநாட்டின் ’ சராசரி உயரம் பெரும்பாலும் 1000 அடிக்குக் குறைந்ததாகும் ; ஒரு சில இடங்களில் உயரமதிகமுள்ள மலைச் சிகரங்க ளுள்ளன. இங்ஙனம் உள்ள சிகரங்கள் முக்கியத் தொடருக்கு இணையாகச் செல்லும் துணை மடிப்புகளின் இருப்பிடத்தைக்



படம் 49. மலேசிய போர்னியோ : இயற்கைத் தோற்றம்

(location of the subsidiary lines of folding) குறிக்கின்றன. சில இடங்களில் முக்கியத் தொடரிலிருந்து பிரிந்து, கடற்கரையை நோக்கிச் செல்லும் வரிசையான கிளைக்குன்றுகளையும் காணலாம். உள்ளடங்கியுள்ள மேட்டுநிலங்களை மூன்றாவது பிரிவாகக் கொள்ளலாம். இங்குள்ள சிகரங்கள், பெரும்பாலும் 4500 அடி முதல் 7500 அடி உயரத்துடனுள்ளன. மலேசிய போர்னியோவிற்கும் இந்தோனீசியா போர்னியோவிற்கும் இடையிலுள்ள மலைப்பாங்கான பகுதி, தன் நீளத்தில் முழுப் பகுதியிலும் தொடர்ந்த ' தடுப்பாக ' அமையவில்லை. சிறப்பாக மேற்கில் பல இடைவெளிகள் (gaps) காணப்படுகின்றன – அதிலும் பூகிட் கெலிங்காங் (Bukit Kelingkang) தொடருக்கும் உயர் காபுவாஸ் (Upper Kapuas) தொடருக்கும் இடையேயுள்ள இடைவெளி எல்லையிலுள்ளவற்றில் மிகப் பெரியதாகும். உயர் காபுவாஸ் மலைகள், மத்திய சரவாக்கின் தெற்கு எல்லையிலுள்ள இரான் தொடருக்குள், (Iran Range) இடைவெளியின்றித் தொடர்ந்து செல்கின்றன. இந்த மலைத்தொடர், பின்பு வடக்கு நோக்கி, வடக்கு போர்னியோவரை நீண்டு, அங்கே கிரோக்கர் (Crocker) தொடர் என்ற பெயருடன் கடற்கரைக்கு வெகு சமீபமாகவும் கடற்கரைக்கு இணையான போக்கிலும் சென்று கிரானைட் பாறையினால் ஆன கினபாலு சிகரத்தில் (Kinabalu peak 3,455 அடி உயரம்) முடிவடைகின்றது. இவ்வாறு வடபோர்னியோ, சரவாக், புருனே ஆகியவற்றைவிட உறுதியான எல்லையை, இந்தோனீசிய போர்னியோவுடன் கொண்டுள்ளது. மற்றவகைகளில் கூட, வடக்கு போர்னியோவானது, புருனே, சரவாக் ஆகியவற்றைக்காட்டிலும் நிலத் தோற்றத்தில் முக்கியமான வேறுபாடுகளை வெளிப்படுத்துகிறது. புருனே விரிகுடாவிற்கு (Brunei Bay) வடக்கே, வடமேற்குக் கடற்கரையானது செங்குத்தான சரிவுகளுடன், ஆழமான கடலைநோக்கி நிமிர்ந்து நிற்கிறது. இங்குள்ள ஆழமான கடல் சுந்தா திட்டின் வெளிப்புற ஓரத்தைக் குறிக்கிறது. இதனால், இங்குள்ள கடற்கரைத் தாழ்நிலங்கள் 10–20 மைல்கள் அகலத்துக்கும் குறைவாகவேயுள்ளன என்றாலும், கடற்கரையை அடுத்துள்ள மாங்க்ரோவ் நிலத்துண்டிற்குப் பின்னால் உள்ள, பல சிறு வண்டற் சமவெளிகள், நல்ல விவசாய நிலங்களைக் கொண்டிருக்கின்றன. மேலும், உள்ளடங்கிய கிரோக்கர் தொடருக்குப் பின்னால், வரிசையான, தாழ்ந்த ஆனால், ஏறத்தாழ இணையாகச் செல்லும் தொடர் குன்றுகள், ஒன்று, மற்றொன்றினின்றும் அகன்ற பள்ளத்தாக்குகளால் பிரிக்கப்பட்டுக் காணப்படுகின்றன. இவற்றின் தாழ்ந்த பகுதிகள் வடகிழக்குக் கடற்கரையில் கடல் கோளுக்கு உட்படுத்தப்பட்டதால் தோன்றிய கம்பீரமான நீள் குடாக்களைக் (rias) கொண்டிருக்கின்றன. சிறப்பாக, சாண்டகன் (Sandakan) விரிகுடா, எழில் மிக வாய்ந்த ஓர் இயற்கைத் துறை முகத்தை அமைத்து, 4000 ச. மைலுக்கு மேலும் பரப்புள்ள வளமான

கினபடாங்கன் (Kinabatangan) பள்ளத்தாக்கிற்கு எளிய நுழைவு வழியையும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்கிறது. பல்வகைப்பட்ட வண்டல் தாழ் நிலங்கள், சிம்போர்ரு தீபகற்பத்திலுள்ள (Simporna Peninsula) எரிமலைகளால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலங்களுடன் ஒன்று சேர்ந்து, மலேசிய போர்னியோவின் இதர பகுதிகளைவிட, வடபோர்னியாவிற்கு மிக நல்ல விவசாய ஆற்றல் பொருந்திய நிலங்களைக் கொடுத்திருக்கிறது. கினபாலுவைத் தவிர, மலேசிய போர்னியோவில் வேறு எந்தச் சிகரமும் 8000 அடி உயரத்திற்கு மேலில்லை. பெரும்பாலும் தொடர்ந்த, அடர்த்தியான, ஈரக் காடுகள் இருப்பதால், ஆறுகளே, உள்நாட்டுப் பாதைகளாக உபயோகப்படுகின்றன. காட்டு வழிகள், மலைநாட்டி லுள்ள பல ஆறுகளின் தலைத் தண்ணீர்களை இணைக்கின்றன வென்றாலும், மிகத்தொலைவில் உள்ளடங்கியிருக்கின்ற பெரு மலைப் பாங்கான பிரிவுகளின் குறுக்கே, இத்தைய இணைப்புகள் மிகச் சிலவே இருக்கின்றன. போர்னியோ ஆறுகள், மலை மண்டலத்தி லிருந்து நீங்குமிடத்தில் பெரிய, சிறிய நீர்வீழ்ச்சிகளைப் பரவலாகப் பெற்றிருப்பதுடன், அவற்றுள் ஏறத்தாழ எல்லாம், இடம் பெயர்கின்ற மணல் திட்டுகளையும் (shifting sand bank) ஆறுகளின் முகத் துவாரத்தில் மணல் திட்டுகளையும் (sand bars) அமைத்திருப்பதால், கப்பல் போக்குவரத்திற்கு இந் நதிகள் பயன்படவில்லை. சுதேசி மரக் கலங்கள் (Native crafts) மட்டுமே இந் நீர் மார்க்கங்களைப் பயன் படுத்தமுடியும். சரவாக்கிலுள்ள, ரெஜாங் (Raejang) வடபோர்னியோவி லுள்ள கினபடாங்கன் என்ற இரண்டு பெரிய ஆறுகள், ஏறத்தாழ 350 மைல் நீளமுள்ளவை. ரெஜாங் ஆறு, சிபு (Sibu) வரை, 60 மைல் துலைவிற்குச் சிறு கப்பல் போக்குவரத்திற்கு, கடலில்செல்லவும் பயன் படுத்தப்படுகிறது ; மேலும், சிபுவிலிருந்து, 100 மைல் வரை, மிகச் சிறிய மரக்கலங்களுக்கு ஏற்றவாறு பயன்படவும் உதவுகிறது. கினபடாங்கன் ஆறு, கடற்கரையிலிருந்து 120 மைல்கள் வரை பெரிய நீராவிப் படகுகளால் (steam launches) பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகிறது.

மலேசிய போர்னியோவிலுள்ள தொன்றுதொட்ட சுதேசிகளின் குடியிருப்பு அமை முறையில், புறநிலத் தோற்றத்தின் பிரதிபலிப்பைக் காணலாம். இந்தோ-பசிபிக் தீபகற்பத்திலிருந்தும், மலேசியாவின் மற்றப் பகுதிகளிலிருந்தும் அடுத்தடுத்து வந்த குடியேற்றங்களுக்குச் சான்று இருக்கிறதாயினும், மக்கள்தொகை நெருக்கத்தின் சராசரி, (சதுரமைலுக்கு 16 மக்கள்) மிகக் குறைவாகவே இருக்கிறது. ஒரு நூற்றாண்டுக்கு முன்னால், பிரிட்டிஷ் ஆட்சிமுறை தொடங்கிய காலத் தில், இப் பரப்புகள், இன்று இருப்பதைக்காட்டிலும் மிக நெருக்கமற்ற, சிதறிக் காணப்படுகின்ற குடியிருப்புகளையே கொண்டிருந்தன. மிகச் சிறப்பான நெஸியோட் தாயாக் இனத்தைச் சேர்ந்த (Nesiot dayaks

family) பலவகைப்பட்ட கூட்டத்தார்கள் கடல் தாயாக்கள் (**Sea-dayaks**), நிலத் தாயாக்கள் (**Land dayaks**), தூசுன் (**Dusun**), கயன் (**Kayan**), கென்யா (**Kenyah**), முருட் (**Murut**) என்ற மக்கள் இப் பகுதிகளில் வசிக்கும் ஆதிவாசிகளாவார்கள். கடற்கரைத் தாழ்நிலங் களில் ஓரளவிற்கு இப் பழங்குடி மக்கள் மிகக் குறைந்த அளவில் சிதறிக் காணப்படுகின்றனர்; மேலும், மலை நாட்டின் தாழ்ந்த உட்பகுதியிலும் இருக்கிறார்கள். இங்கு, பொதுவாக இடம் பெயர்ந்து விவசாயம் செய்யும் முறையை வழக்கத்தில் கொண்டும், நீண்ட வீடுகளுள்ள கிராமங்களிலும், ஆற்றின் கரைகளின் அருகேயுள்ள இடங்களிலும் வாழ்ந்து வருகிறார்கள். கடற்கரை மண்டலத்தில் தாயாக் மக்கள்தொகையினர், முன்னர் முக்கியமாகச் சுமத்ராவிலிருந்து வந்த மலாய்கள் என்று சொல்லப்படுகின்றவர்களுடன் கலந்தும், இடையிடை பரவியும் காணப்படுகிறார்கள். பின்னர்க் கூறப்பட்ட மலாய்களின் கருவண்ண மேனியும், மங்கோலிய உடலமைப்பும், தாயாக் மக்களின் இனக் கூறுபாடுகளினின்றும் வேறுபட்டிருப்பது உண்மை என்றாலும், மலாய்கள் இஸ்லாம் மதத்தைப் பின்பற்றுபவர்கள் என்ற உண்மையே இவர்களை தாயாக்கிடமிருந்து வேறுபடுத்த உதவு கிறது. மேலும், கடற்கரை மலாய்களுக்கிடையே சீன இரத்தக் கலப்பு மிகுதியாகவே இருக்கிறது. வடக்கு போர்னியோவிற்கும் சீனாவிற்கு மிடையே பத்தாவது நூற்றாண்டுதொட்டே வியாபாரத் தொடர்புகள் இருந்தன என்பது இப்போது தெளிவாக்கப்பட்டுள்ளது. அன்றியும் இவ் வியாபாரமானது இங்குள்ள சில பரப்புகளில் அக்காலங்களில் சீனர் கள் நிலையான வாணிபத் தலங்கள் கொள்ளாவிடினும், சீனர்களுக்கும் போர்னியோ மக்களுக்குமிடையே இரு மான்சூன் காற்றுகளுக்கு மிடையேயுள்ள இடைக்காலத்தில் (**inter monsoon**) வியாபாரம் மிகுதியாக நடைபெற்றது என்றும் தெரியவருகிறது. மேலும், 15ஆம் நூற்றாண்டில் மலாக்கா இராச்சியத்துடன் உறவுமுறை கொள்ளும்வரை, போர்னியோவின் வட பகுதிகள் முதலில் ஸ்ரீவிஜயாவின் செல்வாக்கி லும், பின்னர் மட்ஜபாகித் ஆட்சிக்கும் உட்படுத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்பதும் தெளிவாகிறது. சீனாவிற்குத் திறைப் பொருள் அனுப்பிய புருனை, கி. பி. 1425-க்குப் பின்னர் மலாக்கா ஆதிக்கத்தின் கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டபோது, அதன் மன்னரும் மக்களும் இஸ்லாம் மதத்தைத் தழுவினர்.

மலாக்காவைப் போர்ச்சுகீசியர்கள் வெற்றி கொண்டபின்னர், முஸ்லீம் வியாபாரிகள் பலர் ஐரோப்பியர்களுடன் தொடர்பினை விலக்கு வதற்காக 16ஆம் நூற்றாண்டில் சீரும் சிறப்பும் பெற்றிருந்த புருனைக்குத் தம்முடைய வாணிபக் கேந்திரங்களை மாற்றிக்கொண்டார் கள். போர்னியோவின் வடமேற்குக் கடற்கரை முழுவதிலுமுள்ள மிகப் பெரிய விரிகுடாவைச் சுற்றிக் காணப்படும் அகன்ற இடத்தை

வந்தடையும் சிற்ருற்றின் கரையின்மீது, பாதுகாக்கப்பட்ட இடத்தில் அமைந்த தலைநகரைக் கொண்ட புருனே பக்கத்திலிருந்த கடற்கரையின் பெரும் பகுதியில் தன் செல்வாக்கைப் பரப்பியது. உண்மையில் புருனே சுல்தான் சாம்ஹாஸ் (Samhas), போன்டியநாக் (Pontianak), பலபாக் (Balabak), பலவான் (Palavan) தீவுகள் ஆகிய வெகு தொலைவிலுள்ள பிரதேசங்களைத் தனது ஆட்சியின் கீழ்க்கொண்டு அரசாண்டான். 1521-ல் 25,000 குடும்பங்கள் புருனேயில் வாழ்ந்திருந்தன என்று மெகல்லனுடன் (Megallan) போந்த பிகஃபெட்டா (Pigafetta) என்ற வரலாற்ருசிரியர் குறிக்கின்ருர். இக் கருத்து நிலையாதாயினும், இன்றிருப்பதைக்காட்டிலும் அன்று புருனே நகரம் கணிசமான அளவிற்குப் பெரிதாயிருந்தது என்பதற்குச் சில தொல் புதை பொருள் ஆராய்ச்சிச் சான்றுகள் கிடைத்திருக்கின்றன.

எனினும், புருனே சிறிது காலமே சீரும் சிறப்புடன் திகழ்ந்தது. போர்ச்சுகீசியர்களுடன் நட்பு முறையில் உறவு கொண்டு, ஒரு காலத்தே திகழ்ந்ததென்ருலும் பிலிப்பைன் தீவுகளிலிருந்து படை யெடுத்துவந்த ஸ்பானியர்களால் புருனே இருமுறை தாக்கப்பட்டது. பின்னர் 16ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதியில் வெளிப்புறத்தில் தன் ஆதிக் கத்திலிருந்த பிரதேசங்களில் தன் அதிகாரத்தை நிலைநிறுத்த முனையாத நிலையையடைந்தது. கடல் போக்குவரத்து மார்க்கங்களைத் தங்கள் ஆதிக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டிருந்த டச்சுக்காரர்கள் போர்னியோ தீவின் தென்மேற்கு, தென்கிழக்குக் கடற்கரைகளில் பெயரளவில் அதிகாரம் செலுத்த வாய்ப்பைப் பெற்றனர். ஆனல், போர்னியோவின் வடகிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதிகள் மிகுந்த அதிகாரத்தைக் கொண்ட, சூலுவை ஆண்ட பிலிப்பைன் சுல்தான் இராச்சியத்துடன் சேர்க்கப் பட்டது. இவ்வாறு 18ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதியில் புருனேயின் ஆட்சிக்குட்பட்ட பிரதேசங்கள், வடமேற்குக் கடற்கரையோரத்திலுள்ள பகுதிகளாகச் சிறிதாக்கப்பட்டது. சரவாக், புருனே, வட போர்னியோ வின் மேற்குப் பகுதி ஆகியவை மேற்கூறிய புருனேயின் ஆதிக்கத் திற்குட்பட்ட பகுதிகளில் அடங்கும். மேலும், உள்நாட்டில் லஞ்சம் மிகுதியாயிற்று ; கடற்கரையில் கடற்கொள்ளைகள் பெருகின. நாட்டின் வெளிப்புறப் பிரதேசங்களில் சுல்தானின் அதிகாரம் ஒன்றுக்கும் பயன் படாதபடி ஒடுங்கிற்று. இந்தச் சூழ்நிலைகளில்தான் 1839-க்குப் பிறகு, வடக்குப் போர்னியோ பகுதிகளில் முதன்முதலாகப் பிரிட்டிஷ் தன் செல்வாக்கை அதிகரிக்கத் தீவிரமாக முனைந்தது.

எனினும் 1762-ல் இங்கிலாந்திற்கு எதிராக ஸ்பெயின் போர்ப் பிரகடனம் செய்தபொழுதே, தெற்கு சீனக் கடல் சூலுக் கடலை சந்திக்கும் பகுதியில் தன் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டவேண்டும் என்ற எண்ணம் பிரிட்டனுக்கிருந்தது. 1762-ல் இந்தியாவின் வங்காள மாகாணத்தி

லிருந்து பிரிட்டிஷ் அதிகாரிகள் தலைமையில் கிளம்பிய படை மணிலாவைக் (Manila) கைப்பற்றியது. 1763-ல் ஏற்பட்ட பாரிஸ் உடன்படிக்கையின்படி (Treaty of Paris) ஸ்பெயினுக்கு மணிலா திருப்பியளிக்கப்பட்டபோதிலும் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி (East India Company) படையெடுப்பின்போது சூலு சுல்தானுக்குச் சொந்தமான பாலம்பாங்கன் தீவின்மீது தன் அதிகாரத்தை நிலைநிறுத்திக் கொண்டது. பின்னர், கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி, ஒரு சில காலம் வரைக்கும் சீனுவோடு வர்த்தகம் செய்ய, அத் தீவினை, அடித்தளமாக அபிவிருத்தி செய்யும் நம்பிக்கையோடு அத் தீவில் ஒரு காவற்படையை வைத்திருந்தது.

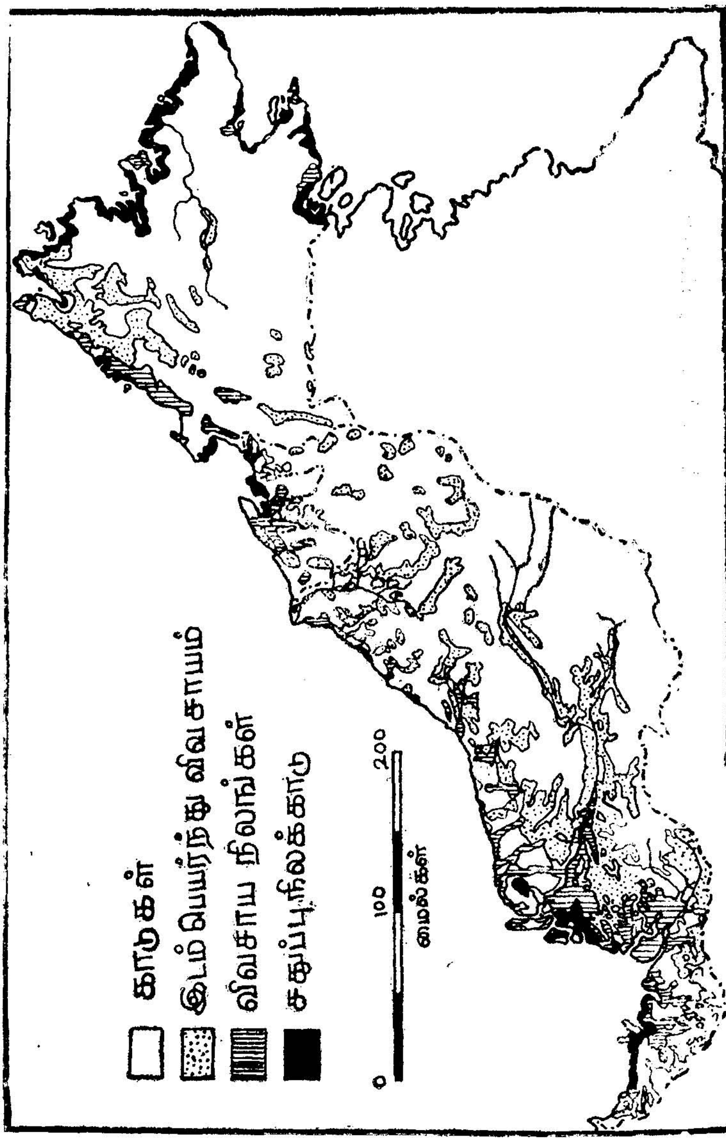
கடற்கொள்ளையை அடியோடு அழிக்கவும், சிங்கப்பூருக்கும் சீனக் கடற்கரைக்கும் இடையே, படைக் கப்பல்களுக்கும் வர்த்தகக் கப்பல் களுக்கும் நிலக்கரியிடும் நிலையங்களுக்கான தகுந்த இடங்களைக் காணவும் மீண்டும் பிரிட்டிஷ் வடக்குக் கடற்கரைமீது கவனஞ் செலுத்தியது.

பிரிட்டிஷ் போர்னியோ கம்பெனி (British Borneo Company) என்ற வாணிபக் கம்பெனியின் துணைகொண்டும், ஜேம்ஸ் புரூக் (James Brook) என்பவர் உதவியாலும் பிரிட்டிஷ் பிரஜைகளின் செல்வாக்கு புருனை, சரவாக், வடபோர்னியோ பகுதிகளில் தழைத்தது. 1888-ல் தென் கிழக்கு ஆசியாவில் கலோனிய முறை, வலிவுடன்கூடிய பிடிப்பின் உச்சக்கட்டத்தை நெருங்கியபோது பிரிட்டிஷ் வடக்கு போர்னியோ கம்பெனியின் அதிகாரத்திற்குட்பட்ட பகுதிகளின்மீது பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் ' காப்பாளர் அரசை ' (Protectorate) ஏற்படுத்தி யது. மேலும் அதே ஆண்டில், சரவாக், புருனை ஆகிய இரண்டிடங் களிலும் ' காப்பாளர் அரசு ' பிரகடனம் செய்யப்பட்டது.

போர்னியோவின் பொருளாதார வளர்ச்சியின் குறைவிற்கு, அங்குள்ள பழங்குடி மக்கள் நெருக்கமாகப் பல்கியிராது ஆங்காங்கே சிதறி நெருக்கமற்றிருப்பது ஒருவகையில் காரணமாகும் என்றாலும், தாதுப் பொருளின் இன்மையும் காரணமாகும். இத்தகைய நிலை பிரிட்டனால் வளர்க்கப்பட்ட பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குப் பெருந்தடையாயிற்று. 19ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் மலேயா தீபகற்பத்தின் மேற்குப் பகுதியை முழுவதும் மாற்றியமைத்த பெரும் பொருளாதாரப் புரட்சிக்கு, அங்குள்ள வெள்ளீயச் சுரங்கங்கள் வழி வந்த ஊதியங்கள் காரணமாயின. இத்தகைய மலேயாவோடு போர்னி யோவை ஒப்பிட்டுப்பார்ப்பின், போர்னியோவில் தாதுப்பொருள் வளமில்லாமை முன்னர்க் கூறிய பொருளாதாரப் புரட்சிக்குத் தூண்டுத லில்லாத தன்மையில் இருந்ததை அறியலாம். 20ஆம் நூற்றாண்டின்

முற்பகுதியில், ரப்பர் பயிரிடுதல், புதிய ஊக்கமளிக்கும் முன்னேற்றங் களை அளிப்பதுபோன்று காணப்பட்டது. மேற்கு மலேயாவில் ஏற்கெனவே சாலைகளும், ரெயில் பாதைகளும், துறைமுகங்களும் ஏற்பட்டிருந்ததால் ரப்பர் பயிரிடும் பிரிட்டிஷார், தம் முழுக் கவனத்தை யும் அங்கேயே ஒருமுகப்படுத்தினரேயன்றி, போர்னியோவின்மீது கவனஞ் செலுத்தவில்லை. இந்த வகைகளில் போர்னியோ வருந்தத் தக்க குறைகளையுடையதாக இருந்தது. சுருங்கக் கூறின், இவ்வகை யிலும் இன்னும் பலவகைகளிலும், கிழக்கு மலேயா புவியியல் ரீதியில் எவ்வாறு பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கான கூறுகளைப் பெற வில்லையோ, அதேபோன்று போர்னியோவுக்கும் பல தடைகள் இருந்தன எனலாம். உண்மையில் இவ்விரு பிரதேசங்களும்—வருங் காலத்தில் ரப்பர் பயிரிடுதலுக்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய இடங்கள்—இன்றைய சூழ்நிலைகளில் கவனிக்கப்படாத பகுதிகளாகவே உள்ளன. ஆனால், மேற்கு மலேயாவில், சப்ளையையும் முந்திக்கொள்ளும் வகையில் எப்போதேனும் ரப்பர் எஸ்டேட் நிலங்களுக்குத் தேவை ஏற்படுமானல் தான், மேற்கூறிய நிலையால் கிழக்கு மலேயாவும் போர்னியோவும் ரப்பர் பயிரிடுதலை மேற்கொள்ள முடியும். எனினும், மிக அண்மையில் வடக்கு போர்னியோவில், எண்ணெய் கண்டுபிடிப்பானது மலாசிய போர்னி யோவின் பிற்காலப் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான ஒரு புதுக் கூறு பாட்டை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது (படம் 50). இரண்டாவது உலக மகா யுத்தத்திற்கு முன்னர் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட எண்ணெயின் அளவு பொதுவான பொருளாதார விரிவமைப்பினைத் தொடங்குதற்கும் போதாததாயிருந்தது. ஆனல், 1945 முதல் ஏற்பட்ட மிகுதியான உற்பத்திப் பெருக்கமானது 19ஆம் நூற்றாண்டில் தோன்றிய 'வெள்ளீ யம் எடுப்பதற்கான விரைவு' (Tin rush) மலாயாவில் தோற்றுவித்த வளர்ச்சியைப்போன்று ஒரு புதிய எண்ணெய் எடுப்பதற்கான விரைவை (Oil rush) ஏற்படுத்தி, மலேசிய போர்னியோவின் முன்னேற்றத்திற்கு அடிகோல வழிகாட்டலாம்.

பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கான அடிப்படையை உருவாக்கு வதற்கு முன்பு, புருனே, சரவாக், வட போர்னியோ ஆகிய 'பாது காப்புப் பகுதிகளில்' நிலையான அரசாங்கங்களை நிர்மாணிப்பதவசியம் என்று பிரிட்டன் எண்ணியது. இந்தச் சூழ்நிலைகளில்தான், தனிப் பட்ட ஒரு குடும்பத்தின் ஆட்சியிலிருந்து சரவாக்கிலும், பிரிட்டிஷ் போர்னியோ கம்பெனியின் ஆதிக்கத்திலிருந்து வட போர்னியாவிலும் கிரவுன் காலனி ஆட்சிமுறையை (Crown colony) அமைத்தற்கான தீர்மானங்கள் செய்யப்பட்டன. அதே சமயத்தில் புது வடக்கு போர்னியோ காலனியின் ஒரு பகுதியாக லாபுவான் (Labuan) தீவு இணைக்கப்பட்டது. ஆனல், மிக உயர்ந்த—தரமான ஆட்சி நிலையை யடைவதற்காக நெடுங்காலத்திற்கு முன்னரே செயற்படுத்தப்பட்டிருக்க



படம் 50. மலேசிய போர்னியோ : நிலப் பயன்பாடு

வேண்டிய இந்தப் பிரேரணை இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்திற்குப் பின்புதான் அமலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. ஆகவே, மலேசிய போர்னியோவின் மூன்று பகுதிகளிலும் சமூக, பொருளாதார வாழ்க்கைகளில் முன்னிருந்த வேறுபாடுகள் இன்றும் இருக்கின்றன.

(ஆ) சரவாக்

புரூக் (Brooke) குடும்பத்தின் 105 ஆண்டுகள் ஆட்சி முழுவதிலும், மக்கள் நலமே ஆட்சி முறையின் முக்கிய நோக்கமாயிருந்தது. ஜேம்ஸ் புரூக்கின் முதன் முதல் கொண்ட கருத்துகளின்படி கடற்கொள்ளை தலை-வேட்டை, முன்னைய அரசர்களின் கொடுங்கோல் ஆட்சிமுறை ஆகிய அனைத்தும் அடியோடு அழிக்கப்பட்டன. அவருக்குப்பின் வந்தவர்களும் தங்கள் ஆட்சிக் காலத்தில், நாட்டை ஒரு பெரிய குடும்பத்தின் எஸ்டேட்டைப்போன்றே நல்ல முறையில் பரிபாலனம் செய்தனர். பிரிட்டிஷ் முதலாளிகள் நாட்டைச் சுரண்டுவதற்கு ஊக்கமளிக்கப்படவில்லை. இதற்குப் பதிலாக இந்த வெள்ளை அரசர்கள் மிக விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சியினின்றும் (over economic development) நாட்டைப் பாதுகாக்க விரும்பியதே இவ்வாறான கொள்கைக்குக் காரணமாயிருந்தது.

இது தேக்கநிலைக் கொள்கையாகாது. தொடக்கம் முதற்கொண்டே ஜேம்ஸ் புரூக், மக்கள்தொகையின் மிகுதியான அருகிச் சிதறி நெருக்கமற்றுக் காணப்படும் தன்மையும் மக்களின் பின்தங்கிய வாழ்க்கை முறையும் முன்னேற்றத்திற்கு இரு பெருந்தடைகளாக இருந்தன என்பதை நன்கு அறிந்திருந்தார். சீனர்களின் வருகையால், சரவாக் சமூகத்தில் ஒரு புதிய பெரிதும் தேவைப்பட்ட ஆற்றல் வாய்ந்த பண்பாட்டுக் கூறுபாடு ஏற்படும் என்ற நம்பிக்கையில் சீனர்களின் குடியேற்றத்தை அன்புடன் விரும்பினர்.

1867-ல் மிகக் கடுமையான சீனப் புரட்சி ஏற்பட்டபோதிலும், அதைத் தொடர்ந்து டச்சு போர்னியோவிலுள்ள சாம்பாஸ் ஜில்லாவின் அருகிலிருந்து முதலாவதான, முக்கிய, சீனக் குடியேற்றம்-சீனர்கள் உள் வருகை-ஏற்பட்டது. என்றாலும், சீனர்களிடத்தில் சரவாக் வெள்ளை அதிகாரிகள் கொண்டிருந்த போக்கில் அடிப்படை மாறுதல் எதுவும் ஏற்படவில்லை. என்றாலும், குடியேறியவர்களின் எண்ணிக்கை கணிசமான அளவில் உயருவதற்கு நீண்ட காலம் ஆயிற்று.

1899-ல் ஒரு ஃபூசௌ (Foochow) சீனக் குடியிருப்பு, சிபுவில் (Sibu) ஏற்பட்டது. உண்மையில் சீனர்கள் உள்நாட்டு மக்கள் தொகையினருக்கு நல்ல வேளாண்மை முறைகளைக் கற்பிப்பர் என்ற நோக்கத்தோடு அதற்கு ஊக்கமளித்து, அந் நோக்கத்தினின்றும் வழுவாது நிலைநின்ற ஜேம்ஸ் புரூக்கிற்கு இந் நிலையில் நன்றி தெரிவிக்க வேண்டும். தொடக்கநிலையில் சில ஏமாற்றங்கள் இருந்தபோதிலும்,

சீனக் குடியேற்றத்தார் முடிவாக முன்னேற்றங்கொண்டனர். மற்ருெரு சீனக் குடியேற்றமும் பாரம் (Baram) என்னுமிடத்தில் ஏற்பட்டது.

இந்த நூற்ருண்டில் சீனர்களின் எண்ணிக்கை, நிலையாக வளர்ந்து, இன்று அவர்கள் சரவாக்கின் மொத்த மக்கள்தொகையில் 30·8 சதவீதத்தினராக இருக்கிருர்கள். இது மொத்தத்தில் மலேசிய போர்னியோவின் சராசரிக்கும் மேலானதாகும். கணிசமான அளவினர் 'சிறு பரப்பு' முறையிலுள்ள நிலங்களின் வேளாண்மையை மேற்கொண்டனர். அரிசியையும், மிக முக்கியமாகப் பண மீட்டித் தரும் இரு முக்கியப் பயிர்களாகும் ரப்பரையும் மிளகையும் விளைவித்தார்கள். மற்றும் பலர் அலுவலகப் பணிகளையும் கைவேலைகளையும் அனைத்திற்கும் மேலாக, வியாபாரச் செயல்களையும் ஏற்றனர். மற்றவர்கள் எண்ணெய்த் தொழிற்சாலையில் தொழில் நுணுக்க செய்திறனுள்ள தொழிலாளர்களாகவும், சாதாரணத் தொழிலாளர்களாகவும் வேலை செய்தனர்.

மிரியைக் (Miri) கேந்திரமாகக்கொண்டு புருனே எல்லைக்கருகே அமைந்திருக்கும் எண்ணெய்த் தொழிற்சாலை (oil industry) சரவாக்கில், மேற்கத்திய முதலாளித்துவ முயற்சிக்கு ஒரே ஒரு முக்கியமான பொருளாதாரச் செயலாக உள்ளது. 1913-ல், இங்குள்ள பெட்ரோலியம் வைப்புகளில் வேலை தொடங்கப்பட்டது; 1926-ல் உற்பத்தியானது ஆண்டில் 633,000 மெட்ரிக் டன்னுக உயர்ந்தது. இந்த எண்ணெயை உபயோகிக்க எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு ஆலையொன்று வட கிழக்கில் 6 மைல்களுக்கு அப்பால் லுடாங்கில் (Lutong) கட்டப்பட்டது. 1930-க்குப் பின்பு மிரியின் எண்ணெய் வயல்களின் மொத்த உற்பத்தி குறையத் தொடங்கிற்று. இதற்கிடையே புருனேயில் மிரிக்கு 35 மைல்களுக்கப்பால், செரியா (Seria) என்னுமிடத்தில், பிறிதொரு எண்ணெய் வயல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இவ் வயலிலிருந்து கிடைக்கும் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பதற்கும் ஏற்றுமதி செய்வதற்குமாக, லுடாங்கிற்குக் குழாய்கள் வழி அனுப்பப்படுகிறது. மேலும், லுடாங் துறைமுகம் பெரிய எண்ணெய் ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்களை ஏற்றுக்கொள்ள இயலாதாகையால் கடலின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட (submarine) குழாய்வழியாக எண்ணெயானது கடற்கரையிலிருந்து மூன்று மைல் தள்ளியுள்ள கப்பல்கள் தங்குமிடத்திற்கு அனுப்பப்படுகிறது.

மிரி எண்ணெய் வயல்கள் அனேகமாக 'வடியப் பெற்ற' (exhausted) நிலையையடைந்துவிட்டது. 1956-ல் மிரி வயல்கள், 70,616 நீண்ட டன்கள் எண்ணெயை ஈன்றது. அதே ஆண்டில் சரவாக், புருனே ஆகியவற்றிலுள்ள மற்ற வயல்கள் லுடாங் துறைமுகம் வழியாக ஏற்றுமதி செய்த எண்ணெயின் எடை 55,78,761 நீண்ட டன்களாக இருந்தது. இன்று புருனேயிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும்

எண்ணெயை சுத்திகரிப்பதிலும் கப்பலில் ஏற்றுதலிலும் சிறு ஊதியங்களைப் பெற்ருலும், சரவாக் பெட்ரோலியத் தொழிலானது ஒரு கடந்த காலச் சிறப்பாகவே கருதப்படவேண்டிய நிலையை அடைந்துள்ளது.

மிரி, லூடாங் ஆகியவற்றின் அருகிலுள்ள இடங்களில் தவிர, கிழக்கு சரவாக்கின் கிழக்குக் கடற்கரையோரப் பகுதிகளில்கூட மக்கள் தொகை நெருக்கமற்றதாகவே இருக்கிறது. பொதுவாகத் தென் மேற்கில் மக்கள்தொகை நெருக்கம் அதிகமாகவுள்ளது. இங்குக் கடற்கரைக்கருகிலுள்ள கணிசமான பகுதிகள் சதுர மைல் ஒன்றிற்கு 25 மக்களைக் கொண்டிருக்கின்றன. முதன்முதலில் மேற்கத்திய மக்களுடன் தொடர்புகொண்டதே இப் பகுதியில் மக்கள் தொகை நெருக்கம், சரவாக்கின் மற்றப் பகுதிகளைவிட உயர்ந்து இருப்பதற்கு காரணமாகச் சொல்லப்படுகிறது. மேலும், இந்தப் பகுதியில்தான் சரவாக்கின் இரண்டு பெரிய நகரங்கள் அமைந்திருக்கின்றன. இராச்சியத்தின் தலைநகரமாகிய கச்சிங் (Kuching) (56,000 மக்கள்தொகை) ரெஜாங் (Rejang) ஆற்றின் மீதுள்ள சிபு (20,000) துறைமுகம். இவ்விரண்டும் சிங்கப்பூருக்கு 600 மைல்களில் உள்ளன. சரவாக்கின் கடல் கடந்த அயல்நாட்டு வாணிகத்தின் பெரும்பகுதி சிங்கப்பூர் வழியாகவே வழிப்படுத்தப்படுகிறது. இதில் ஒரு பெரிய விதிவிலக்காக லுடாங்கில் கப்பலில் ஏற்றப்படும் எண்ணெய் 30% அண்மைக் காலம்வரை சுத்திகரிப்பிற்கு நேராக இந்தோனீசியாவிற்குச் சென்றது என்பதேயாகும். இந்தோனீசியாவின் 'மலேசியாவுடன் மோதல்' (Confrontation with Malasia) கொள்கையால் எண்ணெய் சிங்கப்பூருக்கு அனுப்பி வைக்கப்படுகிறது. மேலும், 20% எண்ணெய் சிங்கப்பூருக்கு சுத்திகரிப்புக்காக ஏற்றுமதியாகிறது.

பெட்ரோலியத்தைத் தவிர, சரவாக் பொருளாதாரத்தில், வேறு எந்தத் தாதுப் பொருளும் முக்கியமான பங்கினைப் பெறவில்லை. தங்கச் சுரங்கம் தென்மேற்கிலுள்ள பாவ் (Bav) ஜில்லாவில் சீனக் குடியேற்றத்தினரை ஈர்த்தது உண்மையென்ருலும், பெரிய தங்க வைப்புகள் இதுவரை கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை. 1956-ல் தங்கத்தின் மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 60,000 மலேயன் டாலர் ஆகும். மிகச் சமீபகாலத்தில் தென்மேற்கில் சரவாக்கில் பாக்ஸைட் படிவுகள் (Bauxite deposites) கண்டுபிடிக்கப்பட்டு, ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. 1962-ல் சிலன்டெக் பகுதியில் (Silentek Area) நிலக்கரியைத் தோண்டியெடுக்க ஒரு ஜப்பானியத் தொழிலகம் சலுகையைப் பெற்றது.

பொதுவாக நாட்டின் பொருளாதாரம் முற்றிலும் விவசாயத்தைப் பொறுத்திருந்தது. பணம் ஈட்டித் தரும் பயிர் உற்பத்தி, கடற்கரை மண்டலத்தில் (Coastal zone) ஒரு சில பகுதிகளில்தான் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்தடுத்து ஜீவனத்திற்கான நீர் ஊட்டி

விளைவிக்கும் அரிசியும் (wet-rice) சவ்வரசியும் (Sago) பயிர் செய்யப் படுகின்றன. உள்ளடங்கியிருக்கும் பகுதியில் பழமையான இடம் பெயர்ந்து பயிர் செய்யும்முறை பரவலாகக் கையாளப்படுகிறது.

பயிர் விளையும் நிலங்களின் மொத்தப் பரப்பில் 268,000 ஏக்கர் களைக்கொண்டு அரிசி முன்னிற்கிறது. என்றாலும், 83,000 ஏக்கர் களில்தான் நீர் ஊட்டி விளைக்கப்படும் அரிசி பயிராகிறது. மேலும், பெரும் பகுதியில் முற்பட்டகாலத்து (Primitive) உழவு முறைகளைக் கொண்டே பயிர் விளைவிக்கப்படுகிறது. மொத்த உற்பத்தியானது சரவாக்கின் தேவையில் 50–60% விழுக்காடேயாகும். 1960-ல் 45,710 டன்கள் தாய்லாந்திலிருந்து அரிசி இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. 'கடல் தாயாக்' மக்களால் (Sea-Dayaks) பொதுவாகப் பின்பற்றப் படுகின்ற 'லடாங்' (Ladang) முறை மிகக் குறைந்த விளைச்சலை நல்கு கிறது என்பதால், இம் மக்கள் பயிரிடும் பகுதிகளில் நீர்ப்பாசன வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்து, நன்செய் வேளாண்மை (wet-farming) முறைகளை செயல்படுத்துவதின்மூலம் அரிசி உற்பத்தியைப் பெருக்க முடியும் என்பது சிலரின் கூற்று. இம் மக்கள் வாழும் பகுதிகளின் பெரும்பகுதி நன்செய் வேளாண்மை முறைகளுக்கு ஒரு சிறிதும் பொருந்தியதன்று என்று விவாசய நிபுணர்கள் கூறியுள்ளனர். மேலும், அங்குள்ள தேவை, தொன்றுதொட்டுவரும் புன்செய் வேளாண்மை (dry-cultivation) முறைகளை அபிவிருத்தி செய்வதேயாகும் என்றும் கூறியுள்ளனர். பல அபிவிருத்திகள் செய்ய வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஏனென்றால், இந்தப் பகுதிகள் பெருகிவரும் மக்கள்தொகையால் ஏற்படும் மண்ணின் நிலையான சீரழிவிலிருந்து நிலம் தானாகவே வளமடையத் துணைபுரியும். மேலும், இம் மக்கள்தொகை தரிசாக இருக்கும் காலத்தைப் (fallow period) படிப்படியாகக் குறைக்கும் நிர்ப்பந்தத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளன. தரிசாக இருக்கும் காலத்தி லிருந்து நிலம் தரிசாக இருக்கும் காலம் (fallow period) சில இடங்களில் 12 ஆண்டுகளிலிருந்து 2 ஆண்டுகளாகக் குறைந்துள்ளது. இந்தச் சூழ்நிலை மண் சீரழியும் வீதத்தை உயர்த்தவும், அங்குள்ள மதிப்பு மிக்க காடுகள் அழிந்துபோவதற்கும் வாய்ப்புகளைத் தோற்றுவித் திருக்கின்றது.

ஏக்கர்களைப் பெற்றிருப்பதில் (Acreage) இரண்டாவதாகவும், பணம் ஈட்டித்தரும் பயிர்களில் மிக்க இன்றியமையாததும் ஆவது ரப்பராகும். 1960-ல் இதன் ஏற்றுமதி 49,961 டன்களாகும். சரவாக்கின் மொத்த ரப்பர் உற்பத்தியில் 95% விழுக்காடு, ஐந்து ஏக்கர்களுக்கும் குறைந்த 'சிறு பரப்பு' தொகுதிகளினின்றே பெறப்படுகிறது. மலேசிய போர்னியோவிலுள்ள மற்றப் பகுதிகளைக் காட்டிலும் சர வாக்கில்தான் ரப்பர் அதிக அளவில் பயிரிடப்படுகிறது. ஆனால், சர வாக்கின் மொத்த ரப்பர் உற்பத்தி மலேயா தீபகற்பத்தின் மொத்த உற்

பத்தியில் பத்தில் ஒரு பங்கிற்கும் குறைவானதாக இருக்கிறது. அன்றியும் ரப்பர் மரங்கள் அனைத்தும் குறைந்த விளைச்சலையே தருகின்றன. இம் மரங்கள் 'அதிக வயதான' தன்மையை (over age) பெற்றிருப்பதே ரப்பர் பாலைக் குறைவாகக் கொடுப்பதற்குக் காரணமாகும். அண்மையில் புதிய ரப்பர் செடிகளை நடுவதற்கான திட்டம் ஒன்று போடப்பட்டது. இத் திட்டத்தின்கீழ் அடுத்த ஐந்தாண்டுகளில் 10,000 ஏக்கர்களில் ரப்பர் செடிகளை மீட்டும் நடுவதற்கக்க (replanting) அரசாங்கம் பண உதவிகள் அளிக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது.

ரப்பர் உற்பத்தி போருக்கு முன்னிருந்த நிலையை மீட்டும் எட்டிப் பிடித்துள்ளது. இதற்கு மாருக, 1930-க்கும் 1956-க்கு மிடையே மிளகின் வருடமொன்றின் மொத்த உற்பத்தி 6 மடங்காகப் பெருகிற்று. இந்தோனீசியாவிலும் இந்தோ சைனுவிலும் மிளகு உற்பத்தி பெருமளவில் குறைந்ததன் விளைவாக இப் பொருளின் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வின் காரணமே மேற்கூறிய பெருக்கத்திற்குக் காரணமாயிற்று. இவ்வாறு 1956-ல் சரவாக் 19,800 டன்கள் மிளகு ஏற்றுமதி செய்து, இப் பொருளின் ஏற்றுமதியில் உலகிலேயே முன்னிற்கும் ஏற்றுமதி நாடாக ஆயிற்று. ஆனல், 1960-ல் இந்தோனீசியாவின் ஏற்றுமதி 34,400 டன்களாக உயர்ந்து காணப்பட, சரவாக்கின் ஏற்றுமதி 4,100 டன்களாகக் குறைந்துபோயிற்று.

ரப்பர், மிளகு என்ற இரண்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால் சவ்வரிசி, தேங்காய் உற்பத்தி ஜீவனத்திற்குரிய பொருளாதாரத்திற்கு முக்கியமாக இருப்பதிலும், முறையே 150,000, 50,000 ஏக்கர்களைக் கொண்டிருத்தலிலும் சிறப்பிணைப் பெற்றிருந்தாலும், எஞ்சிய விவசாயப் பொருள்களின் ஏற்றுமதியில், சொற்ப முக்கியத்துவமே பெற்றிருக்கின்றன.

எண்ணெய், ரப்பர் ஆகியவற்றுக்கு அடுத்ததாக மரம், சரவாக்கின் மூன்ருவது முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாகும். ஏற்றுமதிக்கான மரம் (timber) சரவாக்கின் உள்நாட்டிலுள்ள காடுகளிலிருந்து வெட்டியெடுக்கப்படுகிறது.

ஆரம்பத்தில் சரவாக்கில் அடர்ந்த காடுகள் பெரும் பரப்பிணைக் கொண்டிருந்தன. ஆனல், காடுகளை அழித்து, இடம் பெயர்ந்து செய்யும் விவசாய முறையினல் காடுகளின் பரப்புக் குறைந்துபோயிற்று. என்ருலும், சரவாக்கில் 15,000 ச. மைல் பரப்பில் வியாபார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த காடுகள் இன்றும் இருந்து வருகின்றன.

கச்சிங்கை மையமாகக்கொண்ட விமானப் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட போருக்குப் பிந்திய வளர்ச்சியும் அதைவிடச் சற்றுக்குறைவான அளவில் சிபு, மிரி விமானப் போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சியும்

ஆகியவை இருந்தபோதிலும் சரவாக்கின் இன்றைய தேவைகள் நல்ல சாலைகளும், இருப்புப்பாதைகளும், துறைமுக அபிவிருத்திகளுமாகும். தரைப் போக்குவரத்தில் தேசிய சாலை (national road) அமைப்பிற்கான ஏற்பாட்டிற்குத் தீவிரமான ஆலோசனை செய்யப்பட்டு வருகிறது. ஏற்பாட்டின் முதல்நிலைத் தலைநகராகிய கச்சிங்கிற்கும், சிமங்காங் (Simanggang) என்னுமிடத்திற்கும் இணைப்பினை ஏற்படுத்தும் 82 மைல் சாலை போடப்படவேண்டியிருப்பதாகும். சரவாக்கிலுள்ள காடுகளை ஊடுருவிச் செல்லும் சாலைகளை அமைப்பதற்கு மிக்க முதலீடு தேவையாகிறது. மக்கள் நெருக்கமற்றிருப்பதால் சரவாக்கில் சாலை விஸ்தரிப்பு நிதானமாகச் செயற்படுத்தப்படும் என்பதும் தெளிவு.

கச்சிங்கில் ஆழ்கடல் துறைமுகமொன்றை (deep-sea port) அமைக்கத் திட்டமுள்ளது. இத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால், சரவாக்கின் அயல்நாட்டு வாணிபம் பெருமளவில் உயரும் என்பதும், இவ் வாணிபத்திற்காக சிங்கப்பூரை நம்பியிருக்கும் நிலையிலும் மாறுதல் ஏற்படும் என்பதும் திண்ணம்.

சரவாக்கின் பொருளாதார வளர்ச்சியை நல்ல முறையில் ஏற்படுத்துவதற்கான திட்டமொன்று 1955–60 காலத்தில் செயற்படுத்தப்பட்டது. இத் திட்டத்தின் நோக்கங்கள், விவசாயத்தைப் பல்வகைப்படுத்துதல் (Diversification of Agriculture), உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்குதல், அதிகமாக விளைச்சலைத் தரக்கூடிய ரப்பர் செடிகளை மீண்டும் நடுதல், மலேரியா நோயைக் கட்டுப்படுத்தல் முதலியனவாகும். எழுத்தளவில் வியப்பை ஊட்டக்கூடிய நோக்கங்களைக் கொண்ட இத் திட்டம் நிதி பற்றுக்குறையினால், ஓரளவிற்கே சரவாக்கின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குதவியது. தற்போது ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருள்கள் தவிர, ஏற்றுமதிக்காக, வேறு பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் திறனையடையும்வரை, சரவாக்கின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் எவ்விதமான பெரிய மாறுதலையும் எதிர்பார்க்க முடியாது.

(இ) வட போர்னியோ (சபாஹ்)

வட போர்னியோ அல்லது சபாஹ் (Sabah) எனப்படும் பகுதி 1946 வரை பிரிட்டிஷ் வட போர்னியோ கம்பெனியின் ஆதிக்கத்தின் கீழ் இருந்தது. இக் கம்பெனியின் ஆட்சிமுறை தன்னுடைய நோக்கங்களில் சரவாக்கிலிருந்த புரூக்ஸ் ஆட்சியைக்காட்டிலும் வேறுபட்டிருந்தது. வடக்கு போர்னியோவை கொள்ளை இலாபம் கொடுக்கக்கூடிய பகுதியாகப் பயன்படுத்திக்கொள்ளுவதே இக் கம்பெனியின் கருத்தாக இருந்தது. இக் கருத்தைச் செயற்படுத்த நேரடி முயற்சியில் இறங்காமல் மறைமுகமாகத் துறைமுகங்களை ஏற்படுத்துவது, போக்கு

வரத்தை விஸ்தரிப்பது, தொழிலாளர்களை அந்நிய நாட்டிலிருந்து தருவிப்பதுபோன்ற வசதிகளை ஏற்படுத்துவதன்மூலம் பிற நாட்டவரை வட போர்னியோவின் வளங்களைப் பயன்படுத்துவதற்காக ஈர்த்தது; அவ் வியாபாரிகள் கொடுத்த வரிகளின்மூலமாகவே தன் செல்வத்தைப் பெருக்கிக்கொண்டது.

இத்தகைய வெளிப்படையான வியாபார நோக்கம் இருந்தும், வட போர்னியோ, சரவாக்கைக்காட்டிலும், ஏற்றுமதிப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தலில் பலரும் காணக்கூடிய நிலையில் அவ்வளவாக வெற்றி பெறவில்லை. சரவாக்கோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், வட போர்னியோவின் பரப்பும் மக்கள்தொகையும் சரவாக்கிலிருந்ததில் 60% ஆக இருந்தது. ஆனால், வட போர்னியோவின் ஏற்றுமதிகள் 1960-ல் சரவாக்கின் ஏற்றுமதியில் ஏறத்தாழ 50% இருந்தது.

இவ்வாறு வட போர்னியோவில் அநுசரிக்கப்பட்ட முறை சரவாக்கினின்றும் வேறுபட்டதைத் தவிர, முன்கூறிய இராச்சியமானது சரவாக்கைவிட சிங்கப்பூருடன் மிகக் குறைந்த தொடர்பையே கொண்டிருக்கிறது. இது ஓரளவிற்கு மேற்குக் கடற்கரைப் பிரதேசத்திற்கும் பொருந்தும். ஹாங்காங், தெற்குச் சீனு, பிலிப்பைன்ஸ் ஆகியவற்ருேடு, தொடர்பு கொண்டிருந்த வட கிழக்குக் கடற்கரையை யொட்டித்தான் இந்தப் போக்கு மிகுதியாக இருந்தது. இரண்டு கடற்கரை மண்டலத்திற்கு மிடையேயுள்ள வேறுபட்ட நோக்கு, நாட்டு வரலாற்றின் முழுமையிலும் வெளிப்படையாக இருந்தது.

1880-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட எட்டுப் பெரிய குடியிருப்புகளில் ஐந்து குடியிருப்புகள் வடகிழக்குப் பகுதியிலேயே ஏற்படுத்தப்பட்டன. 1884-லிருந்து இப் பகுதியிலுள்ள சாந்தகான் (Sandakan) வட போர்னியோவின் நிர்வாகத் தலைநகராக இருந்துவந்தது. கம்பெனியின் பிரதேசங்கள் முழுமையிலும் மிகவும் நெருக்கமற்றுக் காணும் மக்கள்தொகையின் காரணமாக, நிர்வாகத்தின் முதற் செய்கை, முன்னுக்கு வரும் தொழிலாளர்களையும், விவசாயக் குடியிருப்பினரையும் தெற்குச் சீனுவிலிருந்து வட போர்னியோவிற்கு நேரிடையாக வர ஊக்கமளித்தது. இதனுல் சீனர்கள் பலர் இப் பகுதியில் குடியேறினர். இதற்கிடையில் சிங்கப்பூரிலிருந்து மற்ருெரு சீனக் குடியேற்ற இயக்கம் தொடங்கிற்று. இந்த நீர்க்கூடல்களிலுள்ள இச் சீனர்கள் பஜார் மலாய் (Bazwar Malai) மொழியை அறிந்தவர்களாதலால், சீனுவில் பிறந்த சீனர்களைக்காட்டிலும் அவ்வவ் விடத்திலுள்ள வியாபாரிகளாக அவர்கள் தங்களை நிலைநிறுத்திக்கொள்ள முடிந்தது. இவ்வாறு 1880 முதற்கொண்டு தெற்குச் சீனு, சிங்கப்பூர் என்ற இரு இடங்களிலிருந்தும் கணிசமான அளவிற்கு மேலும் சீனக் குடியேற்றம் தொடர்ந்து நடந்தது.

சர்க்கரை, காப்பி, கோகோ, தேங்காய், ரப்பர் முதலியவற்றை உள்ளிட்ட, பரவலான வியாபாரத்திற்குகந்த பயிர்களில் தொடக்கநிலை பரிசோதனைகளைச் செய்த பின்னர், சுமத்ரா தோட்டக்காரர்களைப் போல் சுருட்டுக்கான புகையிலையைப் பயிரிட்டதே முதன்முதல் பெரிய வெற்றியைத் தந்தது. 1889-ல் இப் புகையிலையைப் பயிர் செய்வதற்காக எல்லா நிலங்களையும் 78 கம்பெனிகள் பற்றிக்கொண்டன. ஆனால், இப் பயிரின் காரணமாக ஏற்பட்ட திடீர் முன்னேற்றம் நீடித்திருக்கவில்லை. 1894-ல் பொருளாதார நெருக்கடி ஏற்பட்டபோது வட போர்னியோ சரவாக்குடன் இணையவேண்டும் என்ற கொள்கை எழுச்சி பெற்றது.

இந்த ஏற்பாடு இதே காலத்தில், மலாயா இராச்சியங்கள் கூட்டுச் சேர்வதற்காகக்கொண்ட இயக்கத்தினைப் போன்றிருந்ததென்றாலும், இதனால் பயன் ஏதும் ஏற்படவில்லை. மலேயாவின் பொருளாதாரம் ரெயில் பாதை அமைப்புக்குப் பிறகுதான் வளர்ச்சியடைந்தது என்ற உண்மை, வட போர்னியோவிலும் ரெயில் பாதை அமைக்கத் தூண்டியது. 1896 – 1900 இடையில் லாபுவானை நோக்கியிருக்கும் புருனை விரிகுடாவின் கரைமீதுள்ள வெஸ்டனிலிருந்து (Weston) ப்யூபோர்ட் (Beaufort) வரைக்கும் ஒரு மீட்டர்கேஜ் (meter gauge) ரெயில்பாதை அமைக்கப்பட்டது. இது பின்னர் மேற்குக் கரையிலுள்ள ஜெஸல்டன் (Jesselton) வரையும் உள்நாட்டிலுள்ள மீலாலப் (Melalap) வரையும் விரிவுபடுத்தப்பட்டது. மலேயா தீபகற்பத்தி லுள்ளதுபோன்ற வளமான தாதுப் பொருள்கள் இல்லாததால், வட போர்னியோவில் விஸ்தாரமான ரெயில்வே விஸ்தரிப்பு ஏற்படவில்லை.

20ஆம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியிலிருந்த ரப்பர் தோட்டங்களை ஏற்படுத்துவதில் ஊக்கமேற்பட்டபோது மேற்கூறிய ரெயில் பாதைகள் மிகவும் பயன்பட்டன. எஸ்டேட்காரர்களுக்கும் சிறு பரப்புக்காரர் களுக்கும் நிலங்களை மிகவும் சாதகமான நிபந்தனைகளுடன் கம்பெனி வழங்கியது. அது முதல்கொண்டு ரெயில் பாதைகள் ஓடும் மேற்குக் கடற்கரை மண்டலத்திலும், மேற்கு மலையடிவார மண்டலத்திலும் நாட்டின் பெரும் பகுதியில் ரப்பர் பயிர் செய்யப்படுகிறது. 1931 முதல் ரப்பர், வட போர்னியோவின் ஏற்றுமதிகளுள் மிக முக்கியமான ஏற்று மதிப் பொருளாக அமைந்தது.

சுரங்க வேலைபற்றிய வரலாறோ, பலமுறை ஏமாற்றம் நிறைந்த ஒன்றாகவே இருக்கிறது. கோவி (Couie) துறைமுகத்துக்குப் பின்னாலுள்ள வெஸ்டனிலும், ஸெபாடிக் தீவிலும் (Sebatik), லாபுலானிலும் நிலக்கரிச் சுரங்க வேலை ஒரு காலத்தே செய்யப்பட்ட தாயினும், இவற்றுள் எதுவொன்றும் எப்போதும் பெருமளவு முக்கியத் துவத்தை அடைந்ததில்லை. இவ்வாறே தங்கத்தைத் தேடி எடுக்கச் செய்த முயற்சியும் பயனற்றதாயிற்று. எண்ணெய் வயல்களைக்

கண்டுபிடிக்கப் பெருமளவில் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்ட போதிலும், இலாபம் கொடுக்கக்கூடிய எண்ணெய் வயல்கள் எங்குமில்லை.

இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம் ஏற்பட்டபோது வட போர்னியோ, ரப்பர், மரம் இரண்டைத் தவிர, மற்ற நிலைகளில் வளர்ச்சி பெருத பகுதியாகவேயிருந்தது.

வட போர்னியோவின் போர் தந்திரத்திற்குரிய நிலையின் காரணமாக, ஜப்பானியர் அதன்மீது வன்மையான ஆதிக்கத்தைக் கொள்ள முடிவு செய்ததாலும், அதனை அடுத்து வந்த காலத்தில் நேச நாடுகளின் எதிர்த் தாக்குதல்கள் பரவலான நாசத்தை விளைவித்தாலும் வட போர்னியோவின் கொஞ்சநஞ்ச முன்னேற்றமும் சீர்குலைந்தது. பிரிட்டிஷ் அதிகாரம் மீண்டும் ஏற்படுத்தப்பட்டு, 1946-ல் வட போர்னியோ கிரௌன் காலனியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டதையும் தொடர்ந்து, மேற்குக் கடற்கரையிலுள்ள ஜெஸல்டன், சாந்தகானுக்குப் பதிலாக தலைநகரமாக மாற்றியமைக்கப்பட்டது. இம் மாற்றம் வட போர்னியோவின் புவியியல் உறவுகளில் ஏற்பட்ட புதுத் திருப்பத்தைக் குறிக்கிறது. எவ்வாறிருப்பினும் 1960-ல் சாந்தகான் நகரம் மீண்டும் பெரிய அளவில் நிர்மாணிக்கப்பட்டு, ஜெஸல்டன் மக்கள்தொகை (21,704)யைக் காட்டிலும் மிகுதியான மக்கள்தொகையைப் (28,805) பெற்றது.

ரெயில்பாதையின் வடகோடியிலுள்ள ஜெஸல்டன், பெருமளவு ரப்பரைச் சிங்கப்பூருக்கு அனுப்ப, கப்பலில் ஏற்றுதற்கு முக்கிய வழியாக இருக்க, சாந்தகான், ஹாங்காங், ஜப்பான், ஆஸ்திரேலியா போன்ற இடங்களுக்கு நேரிடையாக ‘ மரம் ’ ஏற்றுமதி செய்யும் வியாபாரத்திற்கு முக்கிய கேந்திரமாக இருக்கிறது. தாவெள (Tawau), குடாட் (Kudat), ப்யூபோர்ட் ஆகியவை பிராந்திய ரீதியில் முக்கியத்துவத்தைப் பெற்றிருந்தாலும், 10,000-க்கும் குறைவான மக்கள்தொகையினையே பெற்றிருக்கின்றன. லாபான் சிறு கப்பல்களிலிருந்து பெருங் கப்பல்களுக்குச் சரக்குகளை ஏற்றும் துறைமுகமாகவே உள்ளது. ஆனால், இது 1956-ல் மீண்டும் ஓர் இலவச துறைமுகமாக அமைக்கப்பட்டது.

சரவாக்கைப்போலவே, வட போர்னியோவில் பொருளாதார வளர்ச்சியானது, ஒரு குறுகிய மண்டலத்திலேயே கடற்கரையிலிருந்து 20 மைல் உள்நாடுவரை பரவியுள்ள மண்டலத்திலேயே காணப்படுகிறது; ரெயில்பாதைகள் உள்ள பகுதிகளிலேயே மக்கள் நெருக்கம் உயர்ந்த நிலையில் ச. மை. ஒன்றிற்கு 25–50 வரை காணப்படுகிறது. இதேபோன்ற நெருக்கமுள்ள பிறிதொரு பகுதி சாந்தகானைச் சுற்றிலுமுள்ளது. மற்றவிடங்களில் சராசரி 10-க்கும் சற்றுக் குறைவாகவே

உள்ளது. குறிப்பாக உள்ளடங்கிய வட கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள மிகப் பரந்த இடங்களில் உண்மையில் மக்கள் குடியிருப்பே இல்லே.

சரவாக்கோடு ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பின், வட போர்னியோ சற்று மேன்மையான சாலே அமைப்பையே கொண்டிருக்கிறது. மேலும், 50-க்கும் மேலான எஸ்டேட்டுகள் உள்ளன. அண்டை இராச்சியங்களிலுள்ளதைப்போல் வட போர்னியோவிலும் சீனர்கள் – 1,04,542 சீனர்கள் அதாவது மொத்த மக்கள் தொகையில் 23%–நாட்டின் வர்த்தக வாழ்வில் ஆதிக்கம் செலுத்துகிருர்கள். மொத்த மக்கள் தொகையில் சீனர்களின் விகிதம் பழங்குடி மக்களேக்காட்டிலும் மிகுதியாகப் பெருகி வருகிறது.

மொத்தமாகப் பார்க்கின் முக்கியமான பொருளாதாரச் செயல் விவசாயமேயாகும். அரிசி விளேயும் 75,000 ஏக்கர்கள் ரப்பர் விளேயும் ஏக்கர்களில் அரைப் பங்கிற்குச் சிறிது மேலானதாகும். அரிசி விளேயும் ஏக்கர்களில் மூன்றில் இரு பகுதி நஞ்சை நிலங்களாகும். இவ்வாருன நிலங்களே முக்கியமாக மேற்குக் கடற்கரைக்குப் பின்னுலுள்ள வண்டல் உள்ள பகுதிகளில் காணலாம். நாட்டின் பாதுகாக்கப்பட்ட காடுகள் லடாங் (Ladang)–இடம் பெயர்ந்து செய்யும் விவசாய வேளாண்மை – முறை மிகுந்த தீங்குகளே விளேவிப்பதால் அரசாங்கம் பெரிதும் முயன்று இம் முறை விவசாயத்திற்குக் கட்டுப்பாடுகள் விதித்திருக்கிறது. என்ருலும், கணிசமான பரப்பில் இம் முறையில் வேளாண்மை இன்னும் நடைபெற்று வருகிறது. 1960-ல் மொத்த அரிசி உற்பத்தி 50,000 டன்கள் நஞ்சை அரிசி; 14,900 டன்கள் புஞ்சை அரிசி. அரிசித் தேவையில் மூன்றிலிரு பங்கே கிடைத்தது. நீர்ப்பாசன வசதியால் விளேவிக்கப்படும் அரிசிக்குகந்த கணிசமான நிலப் பரப்புகள் நாட்டில் உள்ளன. அவை பெரும்பாலும் உபயோகப்படுத்தப்படாமலிருக்கின்றன. புதிய வடிகால் பாசன வசதிகள் அமைக்கும் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. அரிசியுடன் சவ்வரிசி, கசாவா (Cassava), சர்க்கரை, தேங்காய் ஆகியவை உள்நாட்டுத் தேவையைப் பூர்த்திசெய்ய விளேவிக்கப்படுகின்றன.

ரப்பர் விளேவிக்கப்பட்ட நிலங்களின் பரப்பு ஏறத்தாழ (1960-ல்) 172,000 ஏக்கர்கள் ஆகும். இதன் உற்பத்தி 22,034 டன்களாகும். அதாவது காலனியின் ஏற்றுமதிகளின் மொத்த மதிப்பில் 25% ஆகும். ஏறத்தாழ அரைப்பங்கு எஸ்டேட்டுகளில் விளேவிக்கப்பட்டன. என்ருலும், மொத்த ரப்பரின் உற்பத்தியில் 40 சதவீதமே உயர்ந்த விளேச்சல் தரும் ரப்பர் மரங்களிலிருந்து பெறப்படுகிறது. இவற்றில் பெரும்பான்மையான மரங்களின் வயது 20 ஆண்டுகளுக்கும் மேற்பட்டது. எவ்வாறிருப்பினும், சமீப ஆண்டுகளில் மீண்டும் நடுதலுக்

காகப் பெருமுயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. இதற்கிடையில் ரப்பர் ஏற்றுமதியின் அளவு 1956-ல் 19,900 டன்களாக இருந்து, 1960-ல் 22,000 ஆக உயர்ந்தது.

ரப்பருடன்கூட, கொப்பரையும் ஒரு முக்கியமான ஏற்றுமதிப் பொருளாகும். ஆனால், 45,000 ஏக்கர்களில் தென்னை நடப்பட்டிருந்தாலும் 1960-ல் ஏற்றுமதியான கொப்பரையின் மதிப்பில் 75% அருகிலுள்ள இந்தோனேசியாவிலிருந்து வந்தது. முன்னரிருந்த பல புகையிலை எஸ்டேட்டுகளுள் வளமுள்ள மண்களைக்கொண்ட லாஹாட் தாடு (Lahad Datu) பகுதியிலுள்ள ஒரே ஒரு புகையிலைத் தோட்டம்தான் இன்னமும் உற்பத்தி செய்கிறது. 1956-ல் இது 460,695 lb. எடையுள்ள சுருட்டுத் தயார் செய்ய உபயோகப்படும் புகையிலை ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. இதைத் தவிர 80,000 lb. எடையுள்ள தரங்குறைந்த புகையிலையும் உள்நாட்டுத் தேவைக்காக விளைவிக்கப்பட்டது.

விவசாயப் பொருள்களின் ஏற்றுமதியை அடுத்து மரம் ஏற்றுமதி செய்வது இரண்டாவதாகவுள்ளது. இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்திற்கு முன்னர் வட போர்னியோ, காமன்வெல்த்தில் மர ஏற்றுமதியில் மூன்றாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. போரின் விளைவாக இதன் மொத்த உற்பத்தி மிகக் குறைந்தது என்றாலும், 1956 முதற்கொண்டு இது மூன்று மடங்கு பெருகியிருக்கிறது. வட போர்னியோ கடற்கரைக்கு 20 மைலுக்குள் 2 மிலியன் ஏக்கர்கள் வியாபாரத்திற்குரிய மரமுள்ள காடுகளைக் கொண்டிருக்கிறது.

சிறிய எண்ணிக்கையுள்ள எஸ்டேட்டுகளும், மற்ற உற்பத்திப் பொருள்களைச் செய்வதற்கான முயற்சிகளும் இருப்பினும், போதுமான தொழிலாளர் தேவையை ஆண்டு முழுதும் நிரந்தரமாகப் பெறுவதில் கவனம் செலுத்தப்படவேண்டியிருந்தது. இதன் காரணமாக ஹாங்காங், சிங்கப்பூர் ஆகிய இடங்களிலிருந்து 'திறமையுள்ள' சீனத் தொழிலாளர்களையும் சாதாரணச் சீனத் தொழிலாளர்களையும் நாட்டினுள் வருவதற்கு அனுமதியளித்ததுடன், பிலிப்பைனுடன் 1955-ல் அந்த நாட்டிலிருந்தும் தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளப்பட்டது. அண்மையில் கிழக்கு இந்தோனேசியாவிலிருந்து, குறிப்பாக செலுபீஸ், டைமோர் ஆகிய தீவுகளிலிருந்து கணிசமான அளவு தொழிலாளர்களின் குடியேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

போரின் காரணமாக ஏற்பட்ட நாசத்தை ஈடுகட்ட வட போர்னியோவிற்கான அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் 1946 முதல் சரவாக்கைப்போல், நாலுவிதமான விவசாயம், மொத்த அரிசி உற்பத்தியில் பெருக்கம், ஏற்கெனவேயுள்ள போக்குவரத்து முறையை அபிவிருத்தி செய்தல்

ஆகியவற்றின்மீது ஒருமுகப்படுத்தப்பட்டன. சிறப்பாக சாந்தகான், ஜெஸல்டன், லாபுவான் ஆகிய இடங்களில் ஏற்றி இறக்குவதற்குத் தேவையான இட வசதிகள் விஸ்தரிக்கப்பட்டன. லாபுவானுக்கும் பியுபோர்ட்டுக்கும் இடையே ரெயில் போக்குவரத்து அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது.

(ஈ) புருனி (Burnei)

சரவாக், பிரிட்டிஷ் வட போர்னியோ ஆகிய இரண்டு அரசியல் தொகுதிகளும் புருனிக்கு எதிராக விஸ்தரிக்கப்பட்டதால், இரு சிறு பகுதிகளைக்கொண்ட புருனே குறைந்ததாய் 2,226 ச. மைல்களைக் கொண்டதாய் இந்த நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் பொருளாதாரத் திலோ, அன்றி மற்ற நிலையிலோ சிறிதே முக்கியத்துவம் பெற்றதாய் தோற்றமளித்தது. இந்தச் சூழ்நிலைகளில் மலேயாவுடன் இணைக்கப் பட்ட ஒரு சிறு பகுதியாகவே புருனி, மலேயா அரசாங்க ஊழியர்களின் உதவியைக்கொண்டு, பிரிட்டிஷ் அதனை ஆட்சி செய்யத் தீர்மானித்தது.

ஒரு காலத்தே பெரிய பரப்பளவுகொண்ட சுல்தானின் இராச்சிய மாகத் திகழ்ந்திருந்த இராச்சியத்தின் எஞ்சிய பகுதியாகிய புருனியில் தான் மலேசிய போர்னியோவின் முக்கிய எண்ணெய் வயல்கள் உள்ளன.

சாரவாக்கில் முதன்முதலாகப் பெட்ரோலிய வைப்புகள் 1911–12-ல் மிரியில் உற்பத்தி தொடங்கப்பட்டது. செழிப்பு வாய்ந்த வைப்புகள் செரியாவில் 1929-ல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. போருக்கு முன்பு குறைந்த அளவிலேயே எண்ணெய் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட போதும், இந்த எண்ணெய் ஏற்றுமதி செய்ததன்வாயிலாகக் கிடைத்த இலாப மானது, விவசாயத்திற்கான முன்னேற்றங்களைச் செய்ய உதவியது. 1945 முதல் ஸ்டர்லிங் பகுதிகளுக்கு எண்ணெயைச் சப்ளை செய்ய வேண்டுமென்ற பிரிட்டிஷ் நோக்கமானது, உற்பத்தியில், பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. தற்போது அதன் உற்பத்தி ஆண்டிற்கு $4\frac{3}{4}$ மிலியன் டன்களாகும். அதாவது, இந்தோனீசியாவின் மொத்த உற்பத்தியில் 25% ஆகும், 1956 முதல் எண்ணெய் உற்பத்தி குறையத் தொடங்கியுள்ளது. மேலும், வேறு பெரிய வைப்புகளும் கண்டுபிடிக்கப் படவில்லை.

எண்ணெய்த் தொழிலே புருனியின் முக்கியத் தொழிலாக இருக் கிறது. மொத்த மக்கள்தொகையில் மூன்றிலொரு பங்கினரான 24,000 மக்கள் செரியாவிலும் குவால-பிலைட் (Kuala belait)டில் உள்ள எண்ணெய் வயல்களிலும் மேலை செய்கின்றனர். இவர்களுள் சீனர் களும், ஐரோப்பியர்களும், இந்தியர்களும், மலாய்களும் ஆகிய

அனைத்து நாட்டவரும் காணப்படுகிறுர்கள். எண்ணெய் நிலத்தைக் கடல் அரிப்பினின்றும் பாதுகாக்க, வெளிப்படுத்தப்பட்ட கடற்கரையை யொட்டி 6½ மைல் நீளமுள்ள அணை (Dike) யொன்று கட்டப்பட்டிருக் கிறது. ஆனுல், உண்மையில் தற்போதுள்ள பல எண்ணெய்க் கிணறுகள் நிலத்தினின்றும் ஒரு மைல் தொலேவில் கடலுக்கடியில் இயங்குகின்றன. எண்ணெயைத் தவிர, வர்த்தக மதிப்புள்ள ஒரே உற்பத்திப் பொருள் ரப்பராகும். நான்கு எஸ்டேட்டுகளிலும் ஒருசில சிறு பரப்புகளிலும் உள்ள ரப்பர் விளேவிக்கப்படும் நிலத்தின் பரப்பளவு 30,575 ஏக்கர்கள் ஆகும். அரிசி 6,789 ஏக்கர்களேப் பெற் றுள்ளது. இதில் மூன்றில் இரு பங்கு பாசன வசதியால் விளேவிக்கப் படுவதாகும். கணிசமான அளவு சவ்வரிசிப் பயிர் செய்தல் இதற்குத் துணையாகக் கொள்ளப்படுகிறது. கிராமப்புறங்களில் வாழும் மக்கள் தொகை 40,000 ஆகும். எஞ்சிய 17,000 மக்களும் 'புருனி நகரம்' என்றழைக்கப்படும் மிகப் பெரும் நகர்ப்புறத் தொகுதியில் வாழ் கின்றனர்.

குவால பிலேட், சிங்கப்பூருடன் நோரிடையான கப்பல் போக்கு வரத்தால் இணேக்கப்பட்டிருக்கிறது. புருனி நகரம் தனக்கென்ற விமான நிலேயத்தையும் லாபுவான் வழியாக வெளியுலகத்தோடு மேலும் விமானத் தொடர்புகளேயும் கொண்டுள்ளது (லாபுவானில் சர்வதேச விமான நிலேயம் இருக்கிறது). ஆனுல், புருனே இராச்சியத்தின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 99% மதிப்பைப் பெறும் பெட்ரோலியமானது சரவாக்கிலுள்ள துறைமுகங்களின்மூலமே ஏற்றுமதி செய்யப்படு கிறது.

(உ) மலேசிய ஃபெடரேஷனில் மலேசிய போர்னியோ

சரவாக், வட போர்னியோ என்ற இராச்சியங்களின் அயல் நாட்டு உறவுகளின்மீது பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் நீண்ட காலமாகக் குறிப் பிட்ட அளவிற்குத் தன் அதிகாரத்தைச் செலுத்தி வந்தது என்ருலும், 1946-ல் தான் இவ்விரண்டு பகுதிகளேயும் தன்னுடைய காலனிகளாக ஏற்றுக்கொண்டது. இவ்விதம் பிரிட்டிஷ் போர்னியோ பகுதிகளின் அரசியல் அந்தஸ்தில் ஏற்பட்ட மாறுதல், இப் பகுதிகளில் பிரிட்டிஷ் காலனி ஆதிகத்தை நீண்ட காலத்திற்கு நிலேபெறச் செய்யவேண்டும் என்ற கொள்கையினுல் எழுந்ததல்ல. மாருக, இப் பகுதிகளின் பொருளாதார, சமூக முன்னேற்றத்திற்காக, பாதைகளே செப்பனிடு வதற்காகச் செய்யப்பட்ட முதல் முயற்சி என்றே இதைக் கொள்ள வேண்டும். ஏனென்ருல், 1941-ல் அதாவது போருக்குப் பின்பு—இப் பகுதிகளில் பிரிட்டிஷார் அரசியல் நிலேகளில் மாற்றங்களேச் செய்த போதிலும், இப் பகுதிகள் நிதி பற்றுக்குறையின் காரணமாகத் தாங்களே, பிரிட்டிஷார் துணேயின்றி முன்னேற்றமடைவதில் வெற்றி

காணவில்லை. மேலும், போர்னியோவின் வடக்குப் பகுதியிலுள்ள மூன்று இராச்சியங்களிலும் ஒரே சீரான நிர்வாகத்தை அமைப்பதன் மூலமே, இப் பகுதிகளின் முன்னேற்றத்திற்கு அடிகோலிட முடியும் என்பதையும் பிரிட்டிஷார் உணர்ந்தனர். 1946-க்குப் பின்பு இம் மூன்று பகுதிகளும் மலேயன் டாலரையே தேசிய நாணயமாக ஏற்றுக்கொண்டது. இம் மூன்று இராச்சியங்களுக்கும் பொதுவான சுங்க இலாகாவும் (customs) அமைக்கப்பட்டது. இதைத் தொடர்ந்து, 1946-ல் மலேயா தீபகற்பத்திலுள்ள பல்வேறு இராச்சியங்கள் ஒன்றோடொன்று இணைவதற்குப் பேச்சு வார்த்தைகள் தொடங்கப்பட்டபோது, போர்னியோவின் இப் பகுதிகளையும் மலேயாவுடன் இணைக்கப்படவேண்டும் என்ற கொள்கையும் வளர ஆரம்பித்தது. மலேயா தீபகற்பம், சிங்கப்பூர் புருனை, சரவாக் (பிரிட்டிஷ்) வட போர்னியோ, ஆகிய பகுதிகளை ஒன்று சேர்த்து ஒரே அரசியல் பகுதியாக அமைத்தால், அப் பகுதியில் மலாய் மக்களே பெரும்பான்மையில் (மெஜாரிட்டி மக்களாக) இருப்பார் என்ற எண்ணமே இக் கொள்கையைத் தீவிரப்படுத்தக் காரணமாகியது. மேலும், மலேயா தீபகற்பம் சிங்கப்பூர் ஆகிய இரு பகுதிகளை மட்டும் இணைத்தால், சீனர்கள் மெஜாரிட்டி மக்களாக ஆகிவிடுவார்களே என்ற பிரச்சினையை சமாளிக்க, மேற்கூறிய திட்டம் எவ்வளவு முக்கியமானது என்பது விளங்கும். (போர்னியோவின் பிரிட்டிஷ் பகுதிகளில் 3,55,494 சீனர்களுக்கு எதிராக 875,533 மலேசியர்கள்—எல்லாவிதமான மலாய்களும் இருந்தார்களென்பது குறிப்பிடத்தக்கது).

மேலும் போர்னியோ பகுதிகளை மலேயாவுடன் சேர்ப்பதால் 'சீனர்களைப்பற்றிய பிரச்சினை' தீர்க்கப்படும் என்பது ஒருபுறமிருக்க, போர்னியோவிலிருந்து கிடைக்கும் பெட்ரோலியமானது, மலேயாவின் ஒரு சில பொருள்களையே நம்பியிருக்கும் பொருளாதாரத்தைப் பல திறன்களுடையதாக (Diversified) மாற்றும் என்ற நோக்கமும் பரிசீலிக்கப்பட்டது.

1948-ல் கம்யூனிஸ்டுகள் பயங்கரவாதிகளாக மாறி, மலேயாவின் பொருளாதாரத்தைப் பலவீனப்படுத்தியபொழுது, பிற்காலத்தில் வளர்ச்சியைப் பெருமளவில் கொள்ளக்கூடிய போர்னியோ பகுதிகளை மலேயாவுடன் இணைத்தால், இப் பகுதிகளும் கம்யூனிஸ்ட் ஆதிக்கத்தின் கீழ்ப் பொருளாதாரச் சீர்குலைவை அடையுமோ என்ற எண்ணம் மலேசிய ஃபெடரேஷனை அமைப்பதைப்பற்றிய கருத்தில் பிரிட்டிஷாரிடம் கருத்து வேற்றுமைகளைத் தோற்றுவித்தது. மேலும், சீனர்களுக்கு எதிரான அரசியல் உணர்வைப் பெற்றிருக்கும் புருனையிலுள்ள மலாய்கள், சிங்கப்பூர், மலேயா தீபகற்பம் ஆகிய பகுதியிலுள்ள சீனர்கள் தங்கள் நாட்டில் குடியேறுவதை விரும்பவில்லை. இருந்தபோதிலும் போர்னியோவிலுள்ள மக்கள், மலாய் கலாசாரத்தைப் பொதுவாகப்

பெற்றிருந்தாலும், அவர்களில் பெரும்பான்மையோர் இஸ்லாம் மதத்தைப் பின்பற்றுபவர்களாக இல்லாமலிருந்ததால், ஓர் இஸ்லாமிய நாட்டுடன் அரசியல் ரீதியில் இணைவதற்கு ஊக்கங்கொள்ளவில்லை என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது.

மேற்கூறிய சூழ்நிலைகள் எவ்வாறிருப்பினும், சிங்கப்பூர், மலேயா பெடரேஷன் (மலேயா தீபகற்பம்), பிரிட்டிஷ் போர்னியோ ஆகிய பகுதிகளிலுள்ள முன்னேக்குக் கொண்டோர்கள் மலேசிய பெடரேஷனை அமைப்பதற்கான முயற்சிகளைப் பெருமளவில் மேற்கொண்டதற்கு, இவ்விதமான அரசியல் இணைப்பால் பெறக்கூடிய பொருளாதார நலங்களே காரணமாயின. மேலும், ஓர் இனம் மற்றோர் இனத்திடம் காட்டும் சகிப்புத் தன்மையின்மூலமாக இனவாரிப் பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துக்கொள்ள முடியும் என்றும் நம்பப்பட்டது. இப் போக்குகளை அடிப்படையாகக்கொண்டு, 1962-ல் மலேசிய பெடரேஷனை அமைப்பதற்கான வேலைகளைத் தொடங்க, பிரிட்டன் ஒப்புக்கொண்டது. 1963-ல் இப் பெடரேஷன் அமைக்கப்படும் என்ற அறிக்கை வெளிவந்த போது, கம்யூனிஸ்ட் தொகுதி நாடுகள், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் இப் பகுதியில் 'புதுமுறை காலனி ஆதிக்கத்தை' (New Colonialism) பிரிட்டன் ஏற்படுத்த முயலுகிறது என்று எதிர்ப்பைத் தெரிவித்தன. மேலும் சிலர், பிரிட்டிஷ் போர்னியோ பகுதிகளிலுள்ள மக்களின் நலன்கள் மலேயா–சிங்கப்பூர் மக்களின் நலனிற்காகப் பயன்படுத்தப் பட்டு பாதிக்கப்படும் என்று கருதினர்கள். ஆனல், சரவாக் வட போர்னியோ, புருனி ஆகிய சிறு பகுதியிலுள்ள குறைந்த அளவு எண்ணிக்கையுள்ள மக்கள், இன்றைய அரசியல் சூழ்நிலையில் எவ்விதத்திலும் தங்கள் சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றிக்கொள்ள முடியாது என்பதையும் கருத்தில் கொள்ளவேண்டும். மேலும், மலேசிய ஃபெடரேஷன் அமைக்கப்பட்டால், சீன கம்யூனிஸ்ட் பரவலை ஓரளவிற்குக் கட்டுப்படுத்தமுடியும் என்ற கருத்தும், மலேசிய பெடரேஷனை அமைப்பதற்கான எண்ணத்தைத் தூண்டியது என்பதும் குறிப்பிடப் படவேண்டிய விஷயமாகும்.

என்றாலும், 1963-ல் பிரிட்டிஷார் எண்ணியபடி, புதிய மலேசிய பெடரேஷன் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. இப் பெடரேஷன் சிங்கப்பூர், மலேயா தீபகற்பத்திலுள்ள இராச்சியங்கள், போர்னியோ சாரவாக், புருனி (பிரிட்டிஷ்) வட போர்னியோ ஆகிய பகுதிகளைக்கொண்ட சுதந்திர அரசியல் பிரிவாக அமைந்தது. இவ்வாறு அமைக்கப்பட்ட பெடரேஷன், 'சீனர்களைப்பற்றிய பிரச்சினை'யால், 1965-ல் சிங்கப்பூரை இழந்தது. இன்று சிங்கப்பூர் தீவு ஒரு தனி சுதந்திர நாடாகப் பிரகடனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

மலேசிய போர்னியோவைப்பற்றிய புள்ளிவிவரங்கள்

(1960 புள்ளி விவரம்)

	சாரவாக்	(பிரிட்டிஷ்) வட போர்னியோ	புருனி
பரப்பு (ச. மைலில்) ...	47,498	29,387	2,225
மக்கள்தொகை ...	744,529	454,421	83,877
சராசரி மக்கள்தொகை நெருக்கம் (சதுர மைலுக்கு)	16	16	38
மொத்தத் தொகையில் சீனர்களின் வீதம் ...	30·8	23·0	25·9
நீர்ப்பாசன வசதிகொண்ட நெல் விளையும் நிலத்தின் பரப்பு (ஏக்கரில்)	83,000	460,000	3,643
மொத்த நெல் விளையும் நிலம் (ஏக்கரில்) ...	268,000	?	6,409
அரிசி உற்பத்தி (டன்னில்) ...	?	42,000	4,830
அரிசி இறக்குமதி (டன்னில்) ...	45,710	21,000	6,730
ஏற்றுமதிக்கான ரப்பர் உற்பத்தி (டன்னில்) ...	49,961	22,034	1,023
ரப்பர் நிலங்களின் பரப்பு (ஏக்கரில்) ...	300,000	172,000	34,634
மரம்—ஏற்றுமதி (மதிப்பு—மலேயன் டாலரில்)	43·6 மிலியன்	90.7 மிலியன்	?
எண்ணெய் ஏற்றுமதி (மதிப்பு—மலேயன் டாலரில்)	28·7 ,,	......	300·4 மிலியன்
மொத்த ஏற்றுமதி (ம. டாலரில்) ...	488·3 ,,	222·6 மிலியன்	326·9 ,,
மொத்த இறக்குமதி (மலேயன் டாலரில்) ...	44·9 ,,	195·0 ,,	78·5 ,,
தலை நகரம் ...	கச்சிங்	ஜெஸ்ஸல்டன்	புருனி

பகுதி – 3

பூமத்தியரேகை மண்டலத் தீவுகள் : இந்தோனீசியா

9. இந்தோனீசியா

(அ) பொதுப் புவியியல்

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் நிலப் பகுதியில் சற்றேறக்குறைய 50% தன்னுள்கொண்ட இந்தோனீசியாவில் 9·2 கோடி மக்கள் வாழ்கிருர்கள். பெரும்பான்மையான மக்களின் வாழ்க்கைத்தரம் ஆசியாவிலேயே மிகக் குறைவாக உள்ளது. இந்தோனீசியாவின் நீர், நில வளங்களில் உள்ள பற்ருக்குறையே இதற்குக் காரணம் என்று கூறிவிட முடியாது. பொதுவாக, சில பகுதிகளில் தேவைக்கும் மீறிய அளவில் ஜனநெருக்கம் குவிந்து கிடப்பதுதான் இதற்குக் காரணம்.

இந்தோனீசியாவின் பெரும் பரப்புக்கேற்ப அதன் நிலத்தோற்றம், அங்குள்ள மக்களின் வாழ்க்கை முறை ஆகியவை பிரதேச ரீதியில் பல் வேறு முரண்பாடுகளைக் கொண்டுள்ளன. ஸ்ரீ விஜய (Sri Vijaya) அரசர்கள் காலத்திலும் அதற்குப்பின் ஆண்ட மட்ஜபாஹித் (Madja-Pahit) மன்னர்கள் காலத்திலும் உயரிய கலாசாரத்திற்கு உறைவிட மாகத் திகழ்ந்த இந்தோனீசியாவின் பல பகுதிகளில்—ஜாவாவின் சிற் சில பகுதிகள், சுமத்ராவின் பெரும்பான்மையான பகுதிகள்—மக்கள் இன்றும் இடம் பெயர்ந்து விவசாயம் (shifting cultivation) செய்யும் முறையையே கையாளுகிருர்கள். கிழக்குக் கோடியிலுள்ள நியூகினித் தீவிலுள்ளவர்களோ, கற்கால மனிதன் கையாண்ட முறைகளையே இன்றும் பின்பற்றி வருகிருர்கள். கலாசார ரீதியில் மிக்க முரண்பாடு களையுடைய இந்தோனீசியாவில் மக்கள் பரப்பியல் பிரமிக்கத்தக்க மாறுதல்களை வெளிப்படுத்துகிறது. ஜாவா, மதுரா (Madura) தீவு

களில் மக்கள்தொகை நெருக்கம் ச. மைலுக்கு 1,170-க்கும் மேலுள்ளது. பிற இந்தோனீசியத் தீவுகளில் இந்நெருக்கம் 62-க்கும் குறைவாக இருக்கிறது. இதற்குக் காரணமாக, இந்தோனீசியாவின் 9% நிலப்பரப்பைக் கொண்ட ஜாவா, மதுரா, பாலி, லாம்போக் (Lombok) ஆகிய நான்கு தீவுகளில் 'நாட்டின் 90% மக்கள் அடைபட்டுக்கிடக்கின்றனர். மக்கள் நெருக்கம் மிகுந்து கிடக்கும் பகுதிகளும் பரவலாக மக்கள் நெருக்கம் குறைவாக உள்ள பகுதிகளும் அடுத்தடுத்து அமைந்துள்ளன. இவ்வாறுன மக்கள் பரப்பியல் இந்தோனீசியாவின் அரசியல் ஒற்றுமையை பலவீனப்படுத்துகிறது. உள்நாட்டுப் பூசல்கள், அரசியல் கொள்கைகளில் வேற்றுமைகளையும் பிரதேச அரசியல் சித்தாந்தங்களில் முரண்பாடுகளையும் தோற்றுவிப்பதன் விளைவாக உள்நாட்டுப் பூசல்கள் மலிந்து கிடக்கின்றன. மக்கள் பரப்பியலில் உள்ள இவ் வேற்றுமைகளினுல் தோன்றும் பல்வேறு பிரச்சினைகள் நீண்டகாலப் பிரச்சினைகளாகவும், சிக்கல் வாய்ந்தனவாகவும், தவிர்க்க முடியாதனவாகவும் புலப்படுகின்றன. மேற்கூறிய பிரதேச வேற்றுமைகளுக்கு அடிப்படையாக இந் நாட்டிலுள்ள பலதரப்பட்ட புவியியல் குணவிசேடங்களே காரணமாகும் என்று முடிவாகக் கூறமுடியாதென்றுலும், இப் பிரச்சினைகளைப் புரிந்துகொள்வதற்குப் புவியியலிலுள்ள பிரதேச மாற்றங்களைப் புரிந்துகொள்ளவேண்டியது அவசியம் என்பதை எக்காலத்திலும் மறுக்க முடியாது. முன்னொரு காலத்தில் ஆசியா, ஆஸ்திரேலியா கண்டங்களுக்குப் பாலமாக அமைந்திருந்து, பின்பு உடையுண்டு, ஆயிரக்கணக்கான தீவுகள் கொண்ட பிராந்தியத்தில் அமைந்துள்ளதால் இந்தோனீசியாவிற்குப் பலவித நன்மைகள் ஏற்பட்டுள்ளன. இந்தோனீசியத் தீவுக் கூட்டங்களை ஊடுருவிச் செல்லும் மலாக்கா, சுந்தா, மகசார் (Makasar) ஜலசந்திகள், தெற்கு சீனக்கடல் ஆகியவை இந்தியாவிற்கும் சீனுவிற்கும் இடையே இயற்கையான நீர்மார்க்கங்களாகத் திகழ்கின்றன. இவ்வாறு தென்கிழக்கு ஆசியாவின் அயன மண்டல கடற்கரையோர நாடுகளின் அருகேயும், மேற்கூறிய நீர்க்கூடல்களைக்கொண்டும் அமைந்துள்ள இந்தோனீசியாவின் பகுதிகள், ஆசியாவின் பிற பகுதிகளிலிருந்து எழுந்த கலாசார அலைகளால் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டன. கிழக்கிந்தியத் தீவுகளின் நிலப்பகுதியில் 80 சதவிகிதத்தைக்கொண்ட இந்தோனீசியாவில்தான் சரித்திர காலம் முதற்கொண்டே நானுவித கலாசாரங்கள் ஒன்றுசேரும் பிரதேசமாக விளங்கிய சுமத்திரா, ஜாவா தீவுகள் உள்ளன. கலாசாரங்களின் சங்கமத்தினுலெழுந்த பொருளாதார வளர்ச்சியும் இப் பகுதிகளில்தான் தீவிரமாகக் காணப்படுகின்றன. இதற்கு மாருக, நீர்க்கூடல்களிலிருந்து தள்ளியமைந்துள்ள இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகள், எவ்வளவுதான் வளம் செறிந்த பகுதிகளாக இருந்தபோதிலும், இக் கலாசார மோதல்களில் சிக்குப்படாமல், அதன் காரணமாக முன்னேற்றமடையாது, பின்தங்கிய பிரதேசங்களாகவே இருக்கின்றன. இப் பின்தங்கிய பகுதி

களுக்கு உதாரணமாக நியூகினித் தீவைக் குறிப்பிடலாம். இந்தோனீசிய தீவுக் கூட்டத்தில் மிகவும் தெற்கு, கிழக்குக் கோடிகளில் அமைந்துள்ள தீவுகள், கலாசாரப் புரட்சிக்கு உட்படாமல், இரண்டாவது உலகப் போர்வரையில், நாகரிகம் தோன்றிய காலத்துக்கு முன்பு புழக்கத்திலிருந்த வாழ்க்கை முறைகளைக் கையாளும் பின்தங்கிய மனிதர்களின் புகலிடமாக இருந்தன.

உள்நாட்டுப் புவியியல் குணவிசேடங்களைக் கவனிக்குங்கால், பூமத்தியரேகைப் பிரதேசத்திலுள்ள ஏனைய நாடுகளைக்காட்டிலும் அதிகப் பரப்பளவு கொண்டதாகவும், தீவுகளுக்குரிய (அதாவது சுற்றியுள்ள நீர்நிலைகளால் பாதிக்கப்பட்டு எழும்) காலநிலைக் கோட்பாடுகளைச் சிறப்பான முறையில் கொண்டுள்ள பிரதேசமாக இந்தோனீசியா சிறப்புற்றிருக்கிறது. கிழக்குக் கோடியிலுள்ள தீவு மேற்குக் கோடியிலுள்ள தீவினின்றும் 2,500 மைல்கள் தள்ளியுள்ளது. தெற்கு, வடக்குக் கோடிகளிலுள்ள தீவுகளுக்கிடையில் 1,250 மைல்கள் தூரம் உள்ளது; மேற்கூறிய நான்கு முனைகளிலும் உள்ள தீவுகளுக்கு இடையிலுள்ள பிரதேசத்தின் மொத்தப் பரப்பளவில் $\frac{4}{5}$ பகுதிகளை ஆட்சி செய்கிறது. ஆயினும் இந்தோனீசியாவின் மொத்த நிலப்பரப்பளவு, உலகத்தின் பன்னிரண்டாவது மிகப் பெரிய அரசியல் பகுதி என்ற தகுதியை இந் நாட்டிற்களித்திருக்கிறது. சர்ச்சைக்குரிய நியூகினி தீவையும் சேர்த்துக்கொண்டால், உலகத்தின் 10-வது பெரிய பகுதியாக இந்தோனீசியாவைக் கருதலாம்.

இந்தோனீசியா எனப்படும் அரசியல் பகுதியில் 3,000-க்கும் மேற்பட்ட தீவுகள் உள்ளன. தீவுகளின் பரப்பளவில் பிரமிக்கத்தக்க வேறுபாடுகள் உண்டு. நியூகினி (3,03,992 ச. மைல்கள்), போர்னியோ (2,83,404 ச. மைல்கள்) முறையே உலகத்தின் மிகப் பெரிய தீவுகளில் இரண்டாவது, மூன்ருவது இடங்களைப் பெறுகின்றன. போர்னியோவின் $\frac{2}{3}$ பகுதிகள்தாம் இந்தோனீசியாவின் அரசியல் பகுதியைச் சேர்ந்தவை (போர்னியோவின் வடபகுதிகள், மலேசிய போர்னியோ எனப்படுபவை, மலேசிய சமஷ்டியின் உருபுகள்). நியூகினியின் 50% மேற்பட்ட பாகம் இன்று இந்தோனீசியாவுக்குச் சொந்தமானது. ஏனைய கிழக்கிந்தியத் தீவுகளில் டைமூரைத் (Timur) தவிர மற்றவை இந்தோனீசிய அரசியலுக்குட்பட்டவை. சுமத்ரா, (1,64,129 ச. மைல்கள்) அளவில் ஸ்வீடன் நாட்டிற்கொப்பானது. ஸெலிபீஸ் (Celebes), ஜாவா, முறையே 72,890, 51,039 ச. மை. விஸ்தீரணம் கொண்டவை. இம் மாபெரு ஐந்து தீவுகளைத் தவிர, ஏனைய இந்தோனீசியத் தீவுகள் எல்லாம் அளவில் மிகச் சிறியவை. இவற்றுள், நூற்றுக்கணக்கான சின்னஞ்சிறு தீவுகள், கடல் மட்டத்திற்குமேல் வெறும் தரைத் திட்டுகளாகவே உள்ளன. டச்சுக்காரர்கள் ஆட்சியில் இந்தோனீசியாவின்

தீவுக் கூட்டங்கள் கீழ்க் குறிக்கப்பட்டுள்ளபடி நான்கு பகுதிகளாகப் பிரித்தனர்.

1. ஜாவா, சுமத்ரா, போர்னியோ, ஸெலிபீஸ் கொண்ட சுந்தா ராஜா அல்லது பெரிய சுந்தா தொகுதி (Greater Sundas).

2. நூஸா தெங்காரா அல்லது சிறிய சுந்தா தொகுதி (Lesser Sundas).

3. மொலுக்காஸ் (Moluccas).

4. மேற்கு நியூகினி அல்லது மேற்கு இரியன் (West Irian).

(ஆ) இயற்கை அமைப்புப் புவியியல்

புறநில அமைப்புக்கேற்ப இந்தோனீசியாவை மூன்று பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம்.

(1) **மேற்குத் தீவுகள்:** சுமத்ரா, போர்னியோ, ஜாவா தீவுகள்; அவைகளுக்கிடையேயுள்ள சிறு தீவுகள், பங்கா, பெலிடுங் (Belitung) சிங்கெப் ஆகிய தீவுகள் அடங்கிய சுந்தா மேடையில் அமைந்துள்ள இப்பிரதேசத்தில் பழமை வாய்ந்த இந்தோ–மலேயா மேட்டுநிலப் பிரதேசத்தின் தொடர்புகொண்ட மலை வரிசைகளும், அதே சமயத்தில் டெர்ஷியரி காலத்தில் தோன்றிய நில அமைப்புகளும் ஒன்றுகலந்து காணப்படுகின்றன. இப் பகுதியில் உள்ள தீவுகள் யாவும் வண்டல் படிவால் தோன்றிய கடல் ஓரத் தாழ்நிலங்களைக் கொண்டுள்ளன.

(2) **சாகூல் மேடையைச் சேர்ந்த நியூகினித் தீவும் அதன் அருகிலுள்ள அரு (Aru) தீவுகளும்:** மேற்குத் தீவுகளின் அமைப்பைப் போன்றே இங்கும் தொன்மை வாய்ந்த பகுதிகளும் டெர்ஷியரி நில மடிப்புகளும் உள்ளன. அகலமான வண்டல் மண் தாழ்நிலங்கள் கடற்கரைப் பகுதியில் ஏற்பட்டுள்ளன.

(3) **மேற்குத் தீவுகளுக்கும் நியூகினிக்கும் மத்தியில் உள்ள அமைதியற்ற (unstable) பகுதி:** அமைப்பில் இப் பகுதி மிக்க சிக்கல் வாய்ந்ததாக உள்ளது. டெர்ஷியரி காலத்திய இரண்டு தனிப் போக்குகள் இங்குள்ளன. டெர்ஷியரி முற்பகுதியில் உண்டான மடிப்புகள் சுமத்ராவின் தென்மேற்கில் துடங்கி, கடல் அடித்தளத்தின் வழியாக ஊடுருவி, ஜாவாவின் தென்புறத்தில் ஓடி, இப் பிரதேசத்தில் உள்ள தீவுகளின் வடபகுதிகளில் தோன்றுகின்றன. சுமத்ரா, ஜாவா தீவுகளில் பிரமிக்கத்தக்க வகையில் அமைந்துள்ள எரிமலைக் கூம்புகளைக்கொண்ட மலைத் தொடர்கள் மேற்கூறிய டெர்ஷியரி தொடர்களினின்றும் விலகி, உள்பகுதியில் காணப்படுகின்றன. இம் மத்தியப் பிரதேசத்தில் உள்ள தீவுகள் சிறிய அளவில் இருப்பதாலும், சுற்றியுள்ள ஆழம் நிறைந்த நிலம் மடிந்த கடல் (geosyncline) பகுதியிலிருந்து

அண்மையில் தோன்றிய காரணத்தினுலும் முன் டெர்ஷியரி மடிப்பு களும் எரிமலேத் தொடர் வரிசைகளும் எல்லாத் தீவுகளிலும், ஜாவா, சுமத்ராவில் உள்ளதைப்போல் அவ்வளவு தெளிவாக அமையவில்லே.

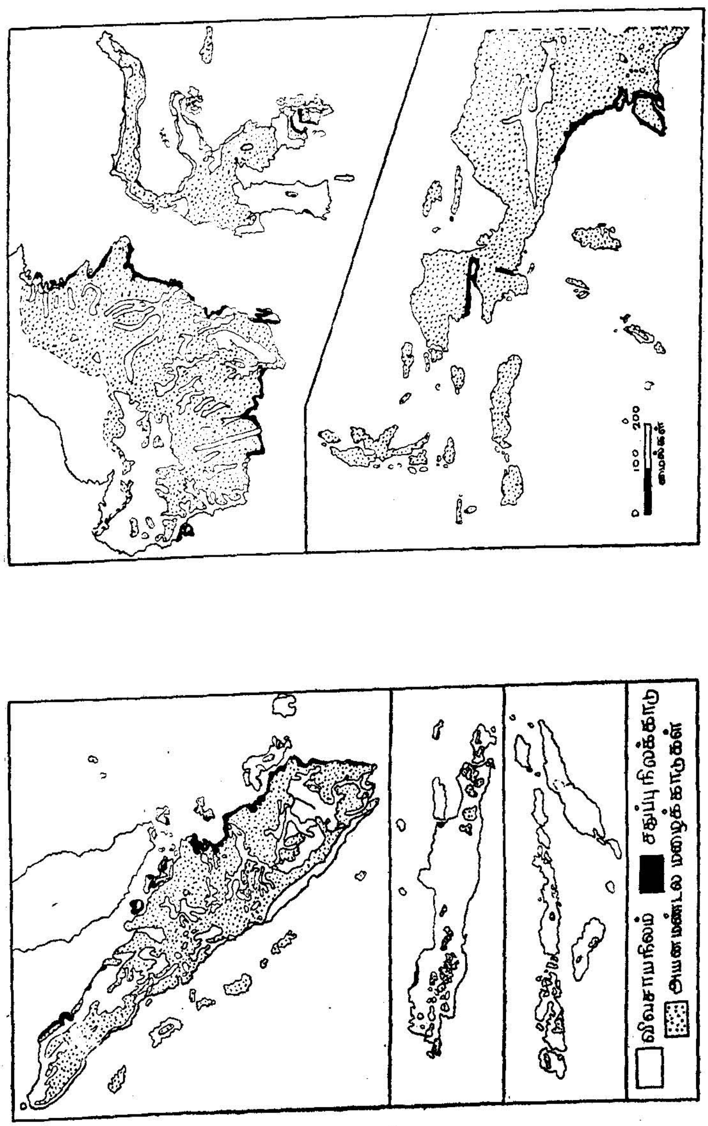
இந்தோனீசியா பூமத்தியரேகை மண்டலத்தைச் சேர்ந்த பிரதேசம் என்பது எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட உண்மை. உண்மை யான பூமத்தியரேகை மண்டல சீதோஷ்ண நிலே இந்தோனீசியாவின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் காணப்படுகிறதா என்பது சர்ச்சைக்குரியது. இந்தோனீசியாவின் பெரும்பகுதி 6° வடக்கு அட்சரேகையிலிருந்து 11° தெற்கு அட்சரேகைவரை பரவி அமைந்துள்ளது. அதாவது, பொதுவாக ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட 5° வடக்கிலிருந்து 5° தெற்கு அட்ச ரேகைவரையுள்ள பூமத்தியரேகை மண்டலத்தின் எல்லேகளேத் தாண்டி வடக்கிலும் தெற்கிலும் இந்தோனீசியாவின் சில பகுதிகளில் காலநிலே, அசல் பூமத்தியரேகை காலநிலேயினின்றும் மாறுபாடுகளேக் கொண் டுள்ளது. 5° தெற்கு அட்சரேகைக்குத் தெற்கிலுள்ள பகுதிகள் ஆஸ்தி ரேலியா கண்டத்திலுள்ள மிதவறட்சிப் (semi-arid) பிரதேசங்கள், பாலேவனப் பிரதேசங்கள் ஆகியவற்றிற்கு அண்டையிலுள்ளன என் பது கவனத்துக்குரியதாகும். இவ்வாருன தல அமைப்பின் காரணமாக இந்தோனீசியாவின் தென்பகுதிகளிலுள்ள தீவுகள், அதாவது ஜாவா விற்குத் தெற்கிலுள்ளவை—அசல் பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்குரிய காலநிலேயினின்றும் ஒரு சிறிது மாறுபட்ட காலநிலேயைக் கொண்டுள் ளன. சரியான பூமத்தியரேகை மண்டல காலநிலேக்கும் மிதவறட்சி மண்டலத்துக்கும் உரித்தான நிலேகளுக்கிடையிலுள்ள ஒருவித மாறு பட்ட (modified) பூமத்தியரேகை காலநிலேயை இங்குக் காணலாம். பிராந்திய ரீதியில் இது ஒரு முக்கியமான வேற்றுமையாக அமைந் துள்ளது. தவிர, ஆங்காங்கே நிலத்தின் உயரத்திற்கேற்ப மாறுபடும் காலநிலேகளேயும் இத் தீவுகளின் மலேப்பாங்கான பகுதிகளில் காணலாம்.

பூமத்தியரேகை மண்டலத்தில் அமைந்திருந்தபோதிலும் இந்தோ னீசியாவின் காலநிலே குணவிசேடங்கள் இப் பிரதேசத்தில் குறிப்பிட்ட காலங்களில் வீசும் பருவக்காற்றுகளால் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. உதாரணமாக, போர்னியோவின் மேற்குப் பகுதியிலுள்ள பொன்டியநாக் (Pontianak) என்ற நகரத்தின் புள்ளி விவரங்களேக் கவனிப்போம். கடல் மட்டத்திற்குச் சமமாகவும், உள்நோக்கி வரும் காற்றுக்குப் புறப் பகுதியிலும்.(sheltered area) உள்ள பொன்டியநாக், பருவக்காற்றின் முழுச் சீற்றத்திற்கு ஆளாவதில்லே. சராசரி மாத வெப்ப நிலேகள் 78°F-லிருந்து 80°F வரை இருக்கின்றன. காற்றின் நீராவி அளவு ஆண்டு முழுமையும் உச்சநிலேயிலேயே உள்ளது. கனத்த மழையைப் பெறும் (126") இப் பிரதேசத்தின் மழைப் பரவலில் இரண்டு 'சிகரங்கள்' ஏப்ரல், நவம்பர் மாதங்களில் வெளிப்பட்டு நிற்கின்றன. மேற்கு சுமத்ராவின் படாங் மேட்டுநிலப் பகுதியிலுள்ள பூகிட் டிங்கி

(Bukit Tinggi) மழை மறைவுப் பகுதியில் உள்ளது. ஆண்டு மழையளவு 94"-க்கும் குறைவாக இருந்தாலும் இவ்விடத்தின் மழைப் பரவல் வெவ்வேறு பருவங்களில் தோன்றும் இரண்டு மழைப் பரவல் ஒழுங்குகளை எடுத்துக்காட்டுகிறது. சுருக்கமாகச் சொன்னால், பருவக்காற்றுகளினின்றும் ஒதுங்கி அமைந்த பகுதிகளிலும்கூட இக் காற்றுகளினால் திணிக்கப்படும் மாறுதல்கள் தெள்ளெனத் தெரிகின்றன. இக் காரணத்தினால்தான் இந்தோனீசியா பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்குரிய ஒழுங்கான காலநிலையினின்றும் வேறுபட்டுள்ளதென்று கருதப்படுகிறது. இவ்வாறு வெப்ப நிலைகள் பூமத்தியரேகை மண்டல சீதோஷ்ண நிலைக்கும் மழைப் பரவல் பருவக்காற்றுகளின் ஆட்சிக்கும் சான்றுகளாக அமைந்துள்ளன.

ஆசியாவின் தெற்கு, கிழக்குப் பகுதிகளிலிருந்து எழும் காற்று டிசம்பர் முதல் மார்ச்வரை ஆஸ்திரேலியாவை நோக்கி இயங்குகிறது. வடகிழக்குத் திசையிலிருந்து வீசும் இக் காற்று, தெற்கு சீனக் கடலைக் கடந்து, போர்னியோ, செலிபீஸ் தீவுகளின் வடக்குப் பகுதிகளை அடைகின்றது, பின்பு பூமத்தியரேகையைக் கடக்குங்கால், திசை மாறி, மேற்கு-வடமேற்குக் காற்றாக இந்தோனீசியாவின் மற்றப் பகுதிகளில் இயங்குகிறது. இந்தோனீசியர்கள் இக் காற்றை 'மேற்குப் பருவக் காற்று' என்றே அழைக்கிறார்கள். வேனிற் சம இரவு (vernal equinox) நாள் தொடங்கும் வேளையில் மேற்குப் பருவக்காற்றின் சீற்றம் குறைகிறது. இதைத் தொடர்ந்துவரும் அடுத்த மூன்றுமாத காலத்தில் அதாவது ஜூன் மாத இறுதிவரை இலேசான மாறும் காற்றுகள் (light variable winds) வீசுகின்றன. ஜூலை மாத ஆரம்பத்தில் மீண்டுமொரு பருவக்காற்று, தென்கிழக்குத் திசையினின்று புரண்டுவந்து இந்தோனீசியாவைக் கவ்விக்கொள்கிறது. பூமத்தியரேகைக்கு வடக்கிலுள்ள பகுதிகளை அடையுங்கால், தென் கோளார்த்த குதிரை அட்சாம்சங்களிலிருந்து (southern horse latitudes) எழுந்த இத் தென்கிழக்குப் பருவக்காற்றுத் திசை புரண்டு, தென்மேற்குக் காற்றுகளாக உணரப்படுகின்றது. இந் நிலை அக்டோபர் மாத முடிவுவரை நீடிக்கிறது. நவம்பர்—டிசம்பர் மாதங்களில் காணும் வானிலை அம்சங்கள் இதற்கு முன்பு மார்ச்—ஜூன் இடைக்கால நிலைகளையே (transition period) நினைவுபடுத்துகின்றன. கடலைக் கடந்து வந்த மேற்குப் பருவக்காற்றுகள் கனத்த மழையைப் பொழிகின்றன. அயன மண்டலத்தின் வடக்குப் பகுதியிலுள்ள ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து கிளம்பிய கிழக்குப் பருவக்காற்றுகளோ, உயர் பகுதியிலிருந்து தாழ் பகுதிகளுக்கு இழிகின்ற (descending) காற்றாக இருப்பதால், ஈரப் பசையற்று மழை பொழியா மலடுக் காற்றாகவேயுள்ளன.

ஜாவாவின் கிழக்குப் பகுதி, மதுரா, சிறிய சுந்தா, நியூகினியின் தெற்குக் கடற்கரைப் பிரதேசம் இந்தோனீசியாவின் பூமத்தியரேகை



படம் 51. இந்தோனீசியாவில் நிலப் பயன்பாடு

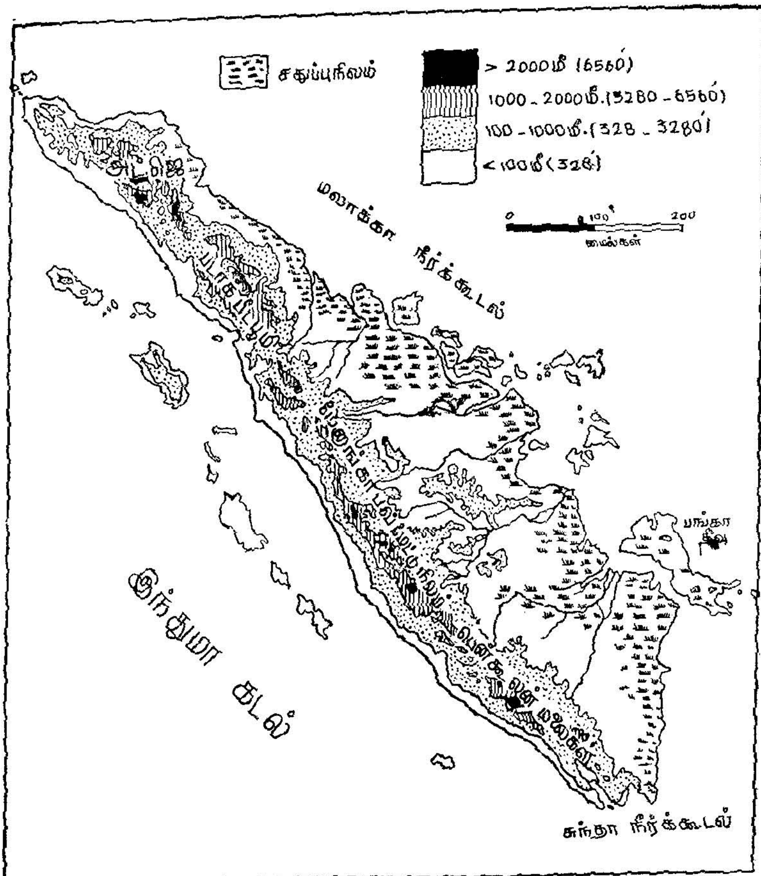
பருவக்காற்றினின்றும் மாறுபட்டு நிற்கின்றன. இப் பிரதேசங்களில் ஆண்டுதோறும் அதிக மழை பெறும் பருவம் உண்டு என்ருலும் மழை யற்ற வறண்ட காலமும் உண்டு. அதாவது, அயன மண்டலத்தின் பருவக்காற்றுப் பிரதேசங்களில் (tropical monsoon region) உள்ள கோட்பாடுகளை இங்கும் காணலாம். (படம் 51. அ, ஆ).

இந்தோனீசியாவின் பொது விவர இயற்கையமைப்புப் புவியியலைக் கண்டோம். இந்தோனீசியாவின் காலநிலையைப்பொறுத்த அளவில், அது எந்த அட்சாம்சங்களில் அமைந்திருக்கின்றது என்பதைவிட தல, தரைத் தோற்ற மாறுபாட்டினுல் ஏற்படும் பல காலநிலைகளே முக்கிய மானவை என்பதைக் கவனத்தில் கொள்வதவசியம். ஆகவே, இந்தோனீசியாவின் முக்கியத் தீவுகளிலுள்ள புறநிலத் தோற்றம், கால நிலையமைப்பு ஆகியவைகளைப்பற்றி விரிவாகத் தெரிந்துகொள்ளுதல் அவசியம்.

சுமத்ரா (படம் 52)

தென்மேற்கு—வடகிழக்காக அமைந்துள்ள சுமத்ரா 1,100 மைல் நீளமுள்ள தீவு. இது 6° வடக்கு அட்சரேகையிலிருந்து 6° தெற்கு அட்சரேகைவரை பரவியுள்ளது. பூமத்தியரேகை மண்டலத்தில் பொதுவாகக் காணப்படும் காலநிலையையும் தாவரவகைகளையும் சுமத்ராவின் பெரும்பான்மையான பகுதிகளிலும் காணலாம். ஆனுல், உயரத்திற்குத் தக்கவாறு சிற்சில தல மாறுதல்களும் சுமத்ராவிலுண்டு. சுமத்ராவின் புறநிலத் தோற்றம் சிக்கலற்று எளிமையான முறையில் அமைந்துள்ளது. வடமேற்கு முனையினின்று தென்கிழக்குக் கோடி வரை, துண்டிக்கப்படாமல் தொடர்ந்து கிடக்கும் மலைப் பிரதேசம் சுமத்ராவின் முதுகெலும்பென ஓங்கி அமைந்துள்ளது. இம் மேட்டு நிலத்திற்கு இணையாக இருபுறங்களிலும் கடற்கரைத் தாழ்நிலப் பகுதிகள் உள்ளன. கிழக்குக் கடற்கரைச் சமவெளிகள் ஒரே சீராகவும் அகலமாகவும் இருக்க, மேற்கிலுள்ளவை குறுகியும் தொடர்பற்றும் உள்ளன. சுமத்ராவின் மேட்டுநிலப் பகுதிகளுக்கெல்லாம், பூகிட் பாரிஸன் (Bukit Parison) என்ற பிரதேசப் பெயர் வழக்கில் இருக் கிறது. இரண்டு இணையாகச் செல்லும் மலைத்தொடர்களைக்கொண்டதே இம் மேட்டுநிலப் பகுதி. புவி ஒட்டுப் பெயர்ச்சியால் ஏற்பட்ட ஒரு தாழ்நிலப் பள்ளத்தாக்கு (structural depression) இவ்விரு மலைத் தொடர்களின் மத்தியில் அமைந்துள்ளது. இப் பள்ளத்தாக்கில் ஆங்காங்கே அமைந்துள்ள எரிமலைக் கூம்புகள்' இருபுறங்களிலுமுள்ள மலைத்தொடர்களை இணைக்கின்றன. எரிமலைக் கூம்புகள் எல்லாமே 8000 அடிக்கு மேல் வானளாவி நிற்கின்றன. உதாரணம், லாய்சர் எரி மலை (Leuser 11,092′), ஒபீர் (Ophir 9546′), டெம்போ (Dempo 10366′) எரிமலைகளைக்கொண்ட இம் மேட்டு நிலங்கள் கிழக்கு—மேற்கு போக்குவரத்துக்கு மிக்க தடையாக இருக்கின்றன.

டெர்ஷியரி முதற்கொண்டு குவாடர்னரி (Quaternary) காலம்வரை ஏற்பட்ட புவிப் பெயர்ச்சியால் இம் மேட்டுநிலப் பிரதேசங்கள் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. அண்மையில் தோன்றிய நில எழுச்சி, இம் மேட்டு நிலங்களின் கிழக்கு முகங்களில் செங்குத்தான, நீண்ட மலைச்சரிவுகளை



படம் 52. சுமத்ரா—இயற்கைத் தோற்றம்

அமைத்தது. இந்துமாக்கடலை நோக்கும் இம் மேட்டுநிலங்களின் அடிச் சரிவில் தாழ்நிலங்கள் இல்லாமைக்கும் இதையே காரணமாகக் கூறலாம். கிழக்குச் சரிவைக் கடந்துவரும் நதிகள் சில இடங்களில் அகன்ற வண்டல் மண் விசிறிகளைத் தோற்றுவித்திருக்கின்றன. சுமத்ராவின் மேட்டுநிலப்பிரதேசத்தை வடக்கிலிருந்து தெற்காக நான்கு பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். அட்ஜெ (Adjeh) தொடர்கள், படாக்

(Batak) பீடபூமி, படாங் (Padang) அல்லது மேனுங்காபௌ (Menankabau) உயர் நிலங்கள், தெற்கிலுள்ள பென்கூலன் (Benkulun) மலைகள்.

எரிமலைக் குழம்பு வழிந்தோடி, படிந்து பின்பு உறைவதால் உண்டாகும் நிலத் தோற்றங்கள் மேட்டுநிலங்களில் எல்லாப் பகுதி களிலும் இருக்கின்றன. ஆயினும், இவ்விதப் புறநிலத் தோற்றங்கள் படாங், மேனுங்காபௌ பகுதிகளில்தான் அதிகச் சிறப்புடன் உள் ளன. தாழ்ந்துபோன (subsided) நிலப்பகுதி ஒன்றில் அமைந்துள்ள டோபா (Toba) ஏரியைச் சுற்றிப் பரவிக்கிடக்கின்ற படாக் பகுதியி லுள்ள அமில எரிமலைக் குழம்புப் படிவுகளில் வானிலைச் சிதைவால் உண்டான மண்வகை, புரையுள்ளதாயும் வளமற்றதாகவும் உள்ளது. படாக் உயர்நிலங்களின் உயரம் ஒரு சில இடங்களில்தான் 3,000′-க்கும் மேற்பட்டுள்ளது. சராசரி உயரம் குறைவாக உள்ளதால் ஆண்டு மழை யளவும் அவ்வளவு அதிகமாக இல்லை. மேற்கூறிய காரணங்களினால் படாக் பகுதியில் மழைக் காடுகளுக்குப் பதிலாக சவானா (savana) தாவர வகைகளே வளருகின்றன. இம் மேட்டுநிலத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலோ செழுமையான ஈரக்காடுகள் உள்ளன.

மேனுங்காபௌ, பென்கூலன் பகுதிகளில் உள்ள அமில எரிமலைக் குழம்புப் படிவுகள் சமீபகாலத்தில் தோன்றியவையாகையால் மண்வளம் மிகுந்து, சுமத்ராவின் பிற பகுதிகளினின்றும் தனித்துப் படாக் பகுதியிலுள்ள மண்வகைகளைவிட வளமானவையாகச் சிறப்புறு கின்றன.

மேட்டுநிலங்களின் கிழக்கு அடிச் சரிவுகள் (மலையடிவாரங்கள்) டெர்ஷியரி காலத்துப் பாறை வகைகளை வெளிப்படுத்துகின்றன. விவசாயத்திற்குகந்த நிலங்கள் இருப்பினும் பல்வேறு இடையூறுகளு மிங்குண்டு. வடகோடி அட்ஜெ பகுதியைத் தவிர, மற்ற மலையடிவாரப் பிரதேசங்களுக்கு இணையாக 850 மைல் நீளமுள்ள சதுப்பு நிலப் பிரதேசம் கடற்கரை ஓரங்களில் அமைந்திருப்பது விவசாய விஸ்தரிப் பிற்கு முக்கியத் தடையாயுள்ளது. வடமேற்கிலுள்ள, வாணிபத்திற் கென்றே விளைவிக்கப்படும் பணப்பயிர்கள் கொண்ட தோட்டப் பிரதேசத்தில் (estates) சதுப்பு நிலம் மிகக் குறுகிக் காணப்படுகின்றது. அங்கிருந்து தெற்கு நோக்கி அவை விரிவடைகின்றன. சில பகுதிகளில் சதுப்பு நிலங்களின் பரப்பு 150 மைல் அகலத்திற்கு மேலும் உள்ளது. இவ்வாறு அகலமான சதுப்பு நிலங்கள் அமைவதற்குக் கிழக்குச் சரிவு களிலிருந்து ஆடி அசைந்துவரும் நீர் நிரம்பிய நதிகளே காரணம். உதாரணமாக, படாங் ஹரி (Badang hari), ஏர் முசி (Air Musi) நதி களைக் குறிப்பிடலாம். ஒரு காலத்தில் சரித்திரச் சிறப்புவாய்ந்த ஜாம்பி (Djambi), பாலேம்பாங் (Palembang) நகரங்கள் இந்த நதிகளின்

கரைகளில்தான் அமைந்திருந்தன. ஆனால் இன்றோ, சுலபமாக அரித்தெடுக்கக்கூடிய பாறை வகைகளைக்கொண்ட மேட்டுநிலங்களில் நிதானமாகப் பாய்ந்துவரும் இந் நதிகள் அதிக அளவில் மண் சுமந்து கடற்கரையிலுள்ள தாழ்நிலங்களைத் தூர்க்கின்றன. தொடர்ந்த வண்டல் மண் வைப்புகளின் காரணமாக காலப்போக்கில் நீர் நிறைந்த சதுப்பு நிலங்கள் தோன்றி, அகலமாகி உள்ளன. சுமத்திராவின் மொத்த பரப்பில் 30%-க்குமேல் சதுப்பு நிலங்களாகவே உள்ளன.

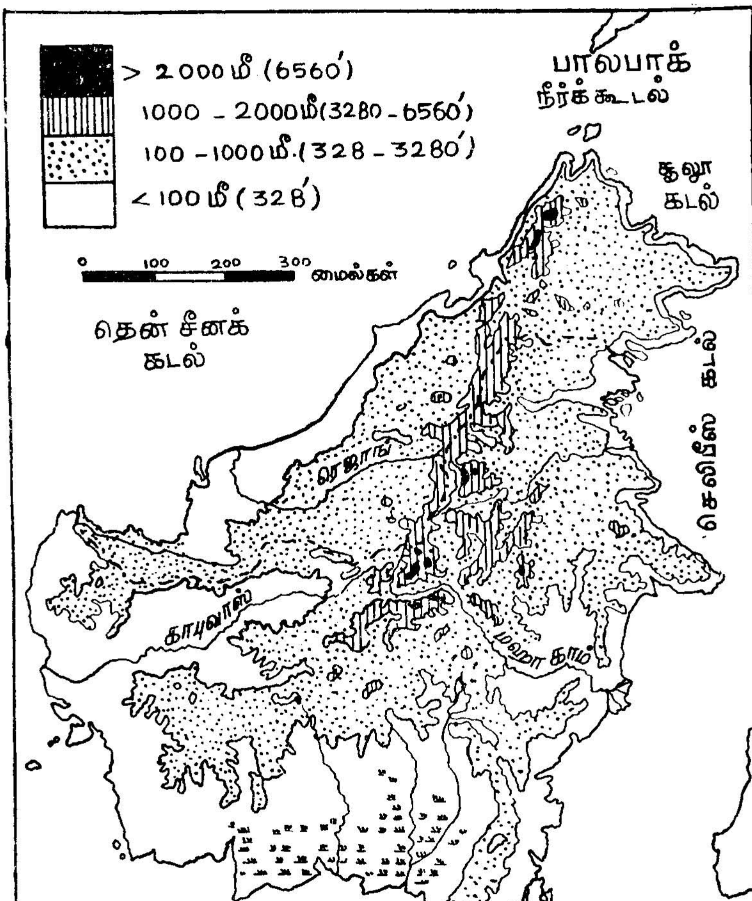
அமிலக் கலப்புள்ள பீட் (Peat) சதுப்பு நிலங்கள் நிறைந்த கிழக்குக் கடற்கரை ஓர சமவெளிகள் சுகாதாரத்திற்கு ஏற்றவைகளாக இல்லை. வெள்ளக் காலங்களில் எங்கும் நீர்மயமாக நிலம் காட்சியளிக்கிறது; இதனால் ஸ்திரமான விவசாயம் செய்வதற்குவேண்டிய சூழ்நிலைகளைப் பெறாமல், பொருளாதார ரீதியில் பயனற்ற பிரதேசமாகவே இன்றும் இருக்கிறது.

அகன்ற சதுப்பு நிலப்பகுதிக்கு வடக்கே, சுமத்திராவின் தென் கிழக்குப் பகுதியில் மேற்கூறிய பகுதிகளினின்றும் மாறுபட்டு சுமத்திராவின் வளமிக்க பகுதி உள்ளது. படாக்கின் தென் பகுதிகளிலிருந்து நதிகளால் அரித்து எடுத்துக் கொண்டுவரப்பட்ட மண் படிந்த இப் பகுதி விவசாயத்திற்கு மிக முக்கியமானது. டச்சுக்காரர்கள், செல்வம் கொழிக்கும் எஸ்டேட் விவசாயத்திற்கு (டச்சுக்காரர்களால் 'Cultuur-gebied' என்றழைக்கப்பட்ட) சுமத்திராவின் இப் பகுதியில்தான் அடிகோலிட முடிந்தது.

மேட்டுநிலங்கள், தாழ் நிலங்கள் ஆகியவை அமைக்கப்பட்ட காலங்கள், தோற்றுவிக்கப்பட்ட முறைகள் ஆகியவற்றிலுள்ள வேறுபாடுகள், இவ்விரு பகுதிகளிலும் வெவ்வேறுவிதமான தாதுப்பொருள் வளங்களைக் கொடுத்திருக்கின்றன. மேனங்காபௌ உயர்நிலப் பகுதியில் பல்வேறு இடங்களில் ஆனால், குறைந்த அளவிலேயே தங்கம் கிடைக்கிறது. தவிர ஒரு சில பகுதிகளில் மற்ற உலோகக் கனிவகைகளும் (metallic minerals) கிடைக்கின்றன. வடக்கு, மத்திய தெற்குப் பகுதிகளில் உள்ள மலையடிவாரங்களில் அமைந்துள்ள மண்ணெண்ணெய் வயல்களே பொருளாதார ரீதியில் மிகவும் முக்கியமானவை. மேற்கூறியவைகளைத் தவிர, மேனங்காபௌ மேட்டுநிலத்திலுள்ள உம்பிலின் (Umbilin) அருகிலும் பென்கூலனிலுள்ள பூகிட் ஆஸாமிலும் (Bukit Asam) டெர்ஷியரி காலப் பழுப்பு நிலக்கரிப் படிவுகள் உள்ளன. வண்டல் மண்ணோடு கலந்து கிடக்கும் வெள்ளீயம் (Alluvial tin), சிங்கெப் (Singkep), பங்கா (Banga), பெலிடுங் தீவுகளில் அரித்து எடுக்கப்படுகின்றது. ரியாவ் (Riau) தீவுக் கூட்டத்திலுள்ள பின்டானில் (Bintan) அலுமினியம் தயாரிப்பதற்கான பாக்ஸைட் (Bauxite) கிடைக்கிறது.

இந்தோனீசிய போர்னியோ அல்லது கலிமன்டான் (Kalimantan)

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் வரைப்படத்தை நோக்குங்கால் போர்னியோவும் சுமத்திராவைப்போல் தல அமைப்பினுல் ஒரேவிதமான



படம் 53. போர்னியோ—இயற்கைத் தோற்றம்

நன்மைகளை அடைகிறது என்று தோன்றும். நீண்ட கடற்கரை போர்னியோவிலும் உண்டு. வியாபார மார்க்கங்கள் குவிந்து ஊடுருவிச் செல்லும் நீர்ப்பகுதியின் மத்தியில்தான் போர்னியோவும் சுமத்திராவைப்

போல் அமைந்துள்ளது. ஆனல், சுமத்ரா அனுபவிக்காத பல்வேறு தொல்லைகள் போர்னியோவை எதிர்நோக்கி இருக்கின்றன. தென் கிழக்கு ஆசியாவின் முக்கிய நாடுகள் அடங்கிய தீபகற்பப் பிரதேசத்தி லிருந்து போர்னியோ ஒதுங்கி அமைந்துள்ளது. தென் சீனக் கடலி லிருந்து சீற்றத்துடன் கிளம்பிவரும் மழைக் காற்றுகள், தடுத்து நிறுத்த இடையே நிலப்பிரதேசம் இல்லாமையால், போர்னியோவின் கடற்கரைப் பகுதிகளைப் போக்குவரத்துக்குப் பயனற்றதாகச் செய் கின்றன. மேற்கூறிய இரண்டு காரணங்களினல் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள நீர்நிலைகளை ஊடுருவிச் செல்லும் நீர் மார்க்கங்கள் போர்னியோவைத் தழுவிச் செல்லாமல், இத் தீவினின்றும் ஒதுங்கி ஒடு கின்றன. சுமத்ரா, மலேயா தீபகற்பம் ஆகிய பகுதிகளின் வேகமான பொருளாதார வளர்ச்சிக்குக் காரணமாயிருந்த நீர், நிலப் போக்கு வரத்து வழிகள் சுமத்ராவை மாற்றுந்தாய் முறையில் ஒதுக்கிவைத்தது போல் தோன்றுகிறது. மேலும், பொருளாதார வளர்ச்சியில் முன் னேற்றம் கண்ட பகுதிகள் போர்னியோவின் வடக்கில்—அதாவது மலேசிய போர்னியோவில் இருக்கின்றன. இவ்வாறு இந்தோனீசிய போர்னியோ, மலேசிய போர்னியோவினின்று பொருளாதார ரீதியில் மாறுபட்டும், அரசியல் ரீதியில் துண்டிக்கப்பட்டும் தனித்து நிற் கின்றது. மேலும், அரசியல் தரையியலும் புவிப்புற இயலும் இந்தோனீசிய போர்னியோவின்மீது 'புவியியல் தனிமையை' (geographical isolation) திணித்திருக்கின்றன.

சமீபகாலத்துப் பனியுகம் முடிவடைந்தபோது கடல்மட்டம் உயர்ந்தது. இதனல் போர்னியோவின் கடற்கரைப் பகுதிகள் கடலால் விழுங்கப்பட்டன. கடற்கரைப் பிரதேசங்களில் கடலுக்கிரையான பகுதிகளில் காணப்படும் நிலத் தோற்றங்கள் உண்டாயின. ஆழமற்ற சுந்தா மேடையை எதிர்நோக்கி நிற்கும் போர்னியோவின் மேற்குத் தெற்குத் தாழ்நிலப் பகுதிகளில் சதுப்பு நிலங்கள் தோன்றி விரிவடைந் தன. இச் சதுப்பு நிலங்கள் மனிதக் குடியேற்றத்திற்கும் விவசாயத் திற்கும் மிக்க தடையாயுள்ளன. சுமத்ராவைப்போல் நீண்டு குறுகி அமையாமல் அகலமான உருவைப் பெற்றிருப்பதால் போர்னியோவின் சதுப்பு நிலப்பகுதிகள் சுமத்ராவிலுள்ள பயனற்ற பகுதிகளைக் காட்டிலும் அதிகப் பரப்பளவைக் கொண்டவையாக இருக்கின்றன.

சுமத்ராவைப்போல் போர்னியோவும் பூமத்தியரேகை மண்டலத் தில் உள்ளது. இப் பிரதேசத்தின் காலநிலைக்கேற்ப அடர்த்தியான மழைக்காடுகள் போர்னியோவில் நீண்டு வளர்கின்றன. இவ்வாறு காடுகள் நிரம்பிய இந்தோனீசிய போர்னியோவில் நதிகளைத்தான் முக்கியப் போக்குவரத்து வழிகளாகக் கொள்ளவேண்டும். ஆனல், இந் நதிகள் வளைந்து வளைந்து செல்வதாலும், சதுப்பு நிலங் களில் மறைந்து பின் தோன்றுவதாலும் சிறப்பான போக்குவரத்து

முறையாக அமையவில்லை எனலாம். மேலும், நதிகள் கடலை அணுகும் இடங்களில், அலைகளினுல் குவிக்கப்பட்ட மணல் திட்டுகள் நதிகளைக் கடலிலிருந்து பிரித்து வைத்துள்ளன. கடல் கடந்து உள்நாட்டிற்கு வரும் படகுகள் நதிகளை அணுக முடியாதபடி, இத் திட்டுகள் தடையா யுள்ளன. இதைத் தவிர இந் நதிகளில் புரண்டோடும் நீரின் அளவு ஆண்டு முழுவதும் சீராக அமையாததினுல் உள்நாட்டுப் போக்கு வரத்துத் தடைப்படுகிறது. வெள்ளக் காலங்களில் கரைபுரண்டோடும் நதிகள் படகுப் போக்குவரத்திற்கு மிக்க ஆபத்தானவை. இவ்வாறு போர்னியோவின் பெரும்பான்மையான நதிகள் பொதுவாகக் குடியேற் றத்திற்குச் சாதகமானதாக இல்லை என்ருலும், காபுவாஸ் (Kapuas), பாரிடோ (Barito), மஹாகாம் (Mahakam) போன்ற நீண்ட பெரு நதிகள் உள்நாட்டுப் பகுதிகளைக் கடற்கரைப் பகுதிகளோடு இணைக்கும் முக்கிய நீர் மார்க்கங்களாகத் துணைபுரிகின்றன. போர்னியோவின் பெரும்பகுதி தாழ்நிலத்தைக்கொண்டது. இத் தாழ்நிலங்கள் எல்லாம் மேட்டுநிலங்களைச் சுற்றியே அமைந்துள்ளன என்பதைக் கவனிக்கும் போது, போர்னியோவின் உள்நாட்டுப் பகுதிகளை அடைவதற்கு இந் நதிகள் இன்றியமையாதவை என்பது தெளிவு.

போர்னியோவின் உயரமான மலைப் பிரதேசங்கள் வடகிழக்குக் கோடியில் மட்டும்தான் உள்ளன. பிற பகுதிகளின் சராசரி உயரம் 6000′-க்கும் குறைவாகவேயுள்ளது. பொதுவாகக் கிழக்கு மேற்காக அமைந்துள்ள இம் மலைத்தொடர்கள், காலத்திலும் பாறை அமைப் பிலும் மலேயா தீபகற்பத்தில் உள்ள மலைகளை ஒத்திருக்கின்றன. எல்லாப் பகுதிகளிலும் கருங்கற் பாறைகளே (granite) மிகுதியாகக் காணப்படுகின்றன. எந்த அளவிற்குத் தாதுப் பொருள்களின் வைப்புகள் இருக்கின்றன என்பதைப்பற்றிய சரியான புள்ளி விவரங்கள் இல்லை. சிறிய அளவில் தங்கம், வைரம், இரும்பு ஆகியவை வெட்டி எடுக்கப்படுகின்றன.

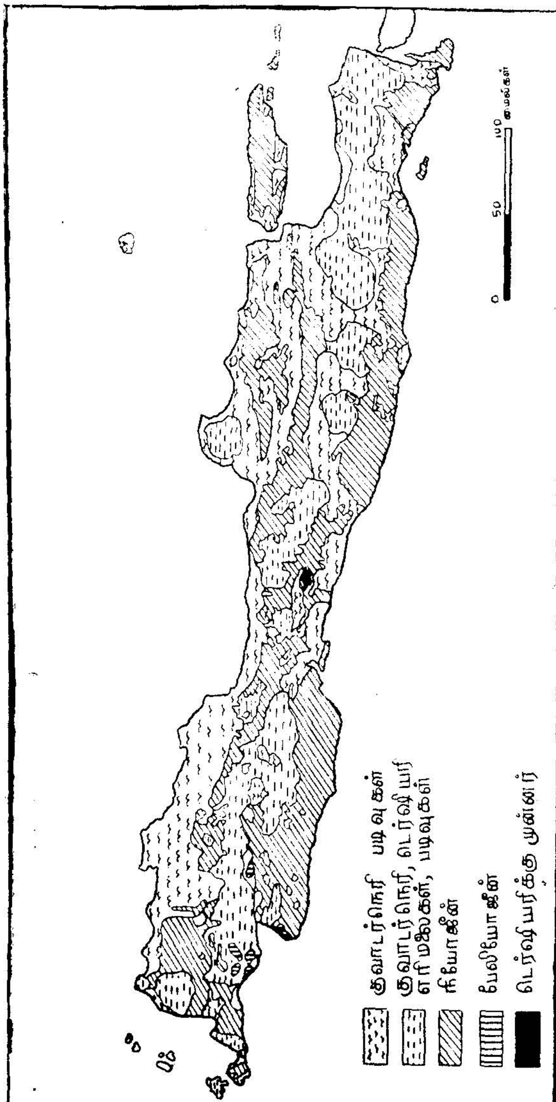
தொன்மை வாய்ந்த மலையடிவாரங்களில், குறிப்பாக வடக்குக் கிழக்குச் சரிவுகளில் டெர்ஷியரி காலத்திய நிலக்கரி, மண்ணெண் ணெய்ப் படிவுகள் உள்ளன. மலேசியாவுக்குச் சொந்தமான வடக்கு போர்னியோவிலும் இந்தோனீசிய போர்னியோவின் கிழக்குக் கடற் கரையிலும் நிலக்கரியும் மண்ணெண்ணெயும் சுலபமாகத் தோண்டி எடுக்கப்படுகின்றன. மலேசிய போர்னியோவை இந்தோனீசிய போர்னியோவிலிருந்து துண்டிக்கும் மலைத் தொடர்கள், டெர்ஷியரி பிளையோஸீன் காலங்களில் மடிப்புக்குள்ளானவை என்பதற்குப் பல சான்றுகள் உள்ளன. போர்னியோவின் கிழக்குப் பகுதியில் வடக்கு—தெற்காக உள்ள மலைத்தொடர்களிலும் இவ்வகை மடிப்புகளைக் காணலாம். பொதுவாக இப் பிரதேசங்களில் மலைத்தொடர்கள் 5000—6000′ உயரத்திற்குட்பட்டே இருக்கின்றன. பிளையோஸீன் மடிப்புகளும்

டெர்ஷியரி மடிப்புகளும் ஒன்றுகூடும் கிழக்கு ஓரத்தில் கருங்கற் பாறையாலான கினபாலு (Kinabalu) சிகரம் 13,681′ உயரத்தை எட்டிப்பிடிக்கிறது. எரிமலைக் குழம்புப் படிவுகளால் உண்டான பாறைகள் இல்லாமையால் மண் வளமற்றே உள்ளது. மேலும், ஆண்டு முழுவதும் மழையைக்கொண்ட பூமத்தியரேகை மண்டலத்திலிருப்ப தால் மண்வளம் குன்றியே காணப்படுகிறது. ஏனெனில், ஆண்டு முழுமையும் பரவலாக உள்ள பெருமழை மண்ணை அரித்து, தாவர வளர்ச்சிக்குப் பக்கபலமாக உள்ள தாதுப் பொருள்கள் யாவற்றையும் அகற்றிவிட்டது. இத்தகு சூழ்நிலையில் எழும் பயனற்ற லேடரைட் (laterite) மண்வகையே இந்தோனீசியப் போர்னியோவில் பரவிக் கிடக்கின்றது.

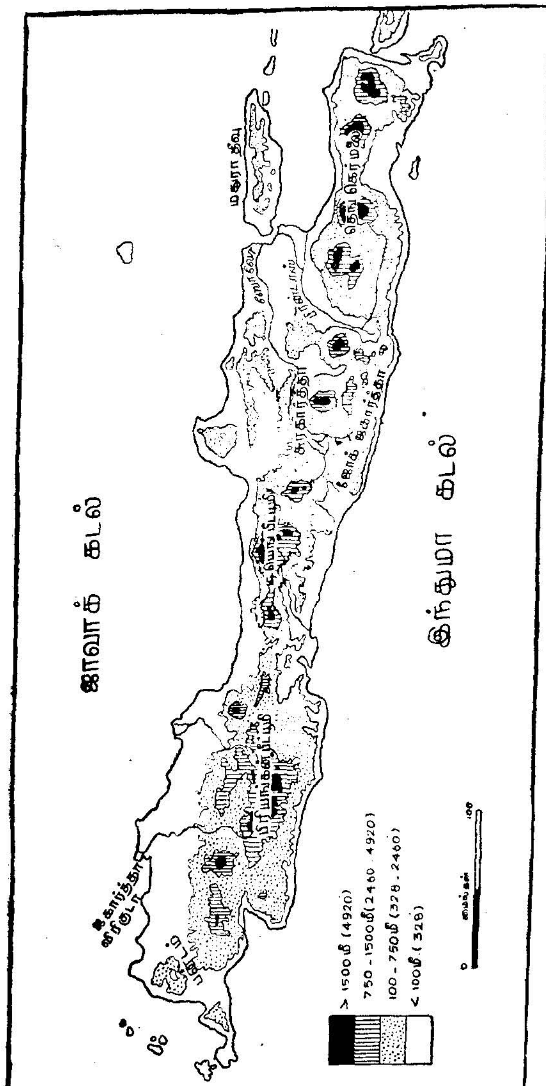
ஜாவா

சிறியதாக இருந்தாலும் சரித்திர காலத் தொடக்கத்திலிருந்தே ஜாவா, மனிதனை ஈர்க்கும் பகுதியாகவுள்ளது. தானாகவே உள்ளிறங்கிய நிலப்பகுதியிலிருந்து எரிமலைக் கூம்புகள் விர்ரென்று வானத்தை நோக்கி நிமிர்ந்து நிற்கின்றன. சுமத்ராவில் தொடங்கும் தானே உள்ளழுந்திய பகுதி, மீண்டும் ஜாவாவில் தோன்றி ஒரு கோடியிலிருந்து மறு கோடிவரை நீண்டு அமைந்துள்ளது. இந்த அகண்ட அமிழ்ந்த பகுதியில் மொத்தம் 127 எரிமலைகள் உள்ளன. இவற்றில் 14 கூம்புகள் இன்றும் பயங்கரமான எரிமலைக் குழம்புகளைக் கக்கும் நிலையிலேயே (உயிருடன்) காணப்படுகின்றன. ஜாவாவிலே மிக உயரமான மோஹோ மேரு (Moho Meru) எரிமலை 12,061′ உயரமுள்ளது.

பாண்டுங் நகரத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதியில் எரிமலைக் கூம்புகள் ஒன்றோடொன்று போட்டியிட்டுக்கொண்டு, அப் பகுதியை மனிதன் இலகுவாகக் கடக்க முடியாததாக மாற்றியுள்ளன. மத்திய, கிழக்கு ஜாவாவில் எரிமலைகளின் எண்ணிக்கை குறைவதோடல்லாமல், அவை ஒவ்வொன்றும் மற்றவைகளினின்று தள்ளியே அமைந்துள்ளன—ஒவ்வொரு ஜதைக் கூம்புகளுக்கிடையில் சராசரி 20–30 மைல் கொண்ட இடைவெளிப் பள்ளத்தாக்குகள் உள்ளன. இப் பள்ளத்தாக்குகளில் வெவ்வேறு காலங்களில் தோன்றிய எரிமலைத் துகள்கள் படிந்து, பாறையாக மாறியுள்ளன. கண்ணைப் பறிக்கும் இயற்கை எழிலைக் கொண்ட மத்திய, கிழக்கு ஜாவாப் பகுதிகள் மனிதனின் நடமாட்டத் திற்கு இடையூறு இல்லாமல் அமைந்துள்ளன. மழை சுமந்துவரும் காற்றுகள் இப் பள்ளத்தாக்குகளை ஊடுருவிக் கடற்கரைப் பிரதேசங்களை சுலபமாக அடைகின்றன. மேலும், இப் பள்ளத்தாக்குகளிலும், எரிமலை களின் சரிவிலுமுள்ள படிவுப்பாறைகள் அண்மையில் தோன்றிய வளமான எரிமலைக் குழம்பிலிருந்து உண்டானதால், அவற்றின்மீது எழுந்துள்ள மண் வளமுள்ளதாக விவசாயத்திற்குப் பெரிதும் பயன்



படம் 54. ஜாவா—புவி அமைப்பு

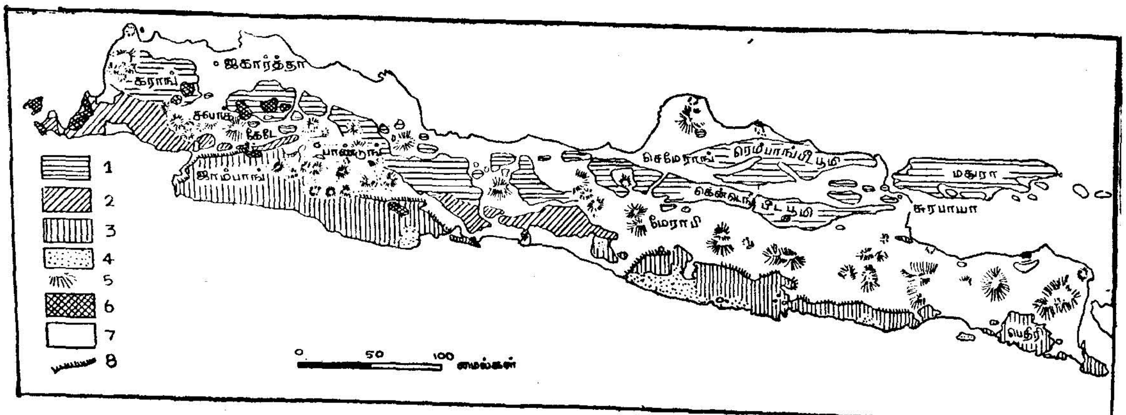


படம் 55. ஜாவா—இயற்கைத் தோற்றம்

படுகிறது. மேல்சரிவுகளில் உள்ள மண் மழை காலங்களில் பெறும் நீரை ஒரே அடியாக வழிந்து ஓடவிடாமல், ஒரு பகுதியைத் தன்னுள் ஈர்த்துக் காத்துக் கொள்வதால், கீழ்ச்சரிவுகளிலுள்ள நிலப்பகுதி களுக்கு சுலபமான சிக்கனமான முறையில் நீர்ப்பாசன வசதிகளைக் கையாள முடிகிறது. மேற்கூறிய காரணங்களினால், ஜாவாவின் மத்திய, கிழக்குப் பகுதிகள் அடர்த்தியான ஜன நெருக்கத்தைக் கொண்டுள்ளன. சுரகார்த்தா (Surakarta), மதியூன் (Madiun), கேதிரி (Kediri), மலாங் (Malang) போன்ற எழில் நிறைந்த, வள முள்ள, மக்கள் அடர்த்தியைப் பெரும்விகிதத்தில் கொண்ட தாழ் நிலங்கள் ஜாவாவின் இப் பகுதிகளிலேயே உள்ளன. ஆனால், மேற்கு ஜாவாவிலுள்ள பிரியங்கன் (Priangan) சமநிலப் பிரதேசம், அமில எரிமலைக் குழம்புப் படிவின்மீது தோன்றியுள்ள விவசாயத்திற்கு அவ்வளவு உகந்ததாக இல்லாத மண்ணைப் பெற்றிருப்பதால், குறைந்த ஜன அடர்த்தியையே பெற்றிருக்கிறது. மத்திய கிழக்கு ஜாவாவின் மத்திய கிழக்குப் பகுதிகளுடன் ஒப்பிடுங்கால், மேற்கு ஜாவா செழுமை குன்றியதாகவும், ஆனால், சுமத்ராவைவிட செழுமை உள்ளதாகவும் உள்ளது.

ஜாவாவின் எரிமலைகளும் அவற்றையடுத்துள்ள தாழ்நிலப் பகுதி களும் இத் தீவைப் பல சிறிய ஒவ்வொன்றினின்றும் சிறந்த முறையில் மாறுபட்டுள்ள பிராந்தியங்களாகப் பிரிக்கின்றன. சரித்திர காலந் தொட்டே இப் பிரிவுகள் தனித்தனியே பொருளாதார வளர்ச்சியில் மேன்மையடைந்து விளங்குகின்றபோதிலும், மக்கள் போக்குவரத் துக்குப் பாதகமான எவ்விதமான நிலத்தடையும் இல்லாமையினால் ஜாவாவின் ஒற்றுமையைக் குலைக்கக்கூடிய கூறுபாடுகள் இதுவரை எழவில்லை எனலாம்.

எரிமலைத் தொடர்களுக்குத் தெற்கில் (படம் 56) ஜாவாவின் தெற்குக் கடற்கரையையொட்டி, சராசரி 1000′ உயரத்திற்கும் குறைவான பீட பூமிகளைக்கொண்ட மேட்டுநிலப் பிரதேசம் உள்ளது. மியோசீன் (Miocene) காலத்திய சுண்ணாம்புப் படிவுகளைக் (limestone) கொண்டது இப் பீடபூமிப் பிரதேசம். இங்குள்ள பாறைகள் இலேசான மடிப்புக்கே உட்படுத்தப்பட்டுள்ளன. புரையுள்ள இப் பிரதேசம், நீரை உள்ளிழுத்துக் கொள்வதால், மேற்பரப்பில் வறண்ட நிலத் தோற்றத்தைப் பெற்றிருக்கின்றது. நீரும் சுண்ணாம்பும் கலக்கும் போது ஏற்படும் ரசாயன மாற்றத்தினால் இப் பிரதேசத்தின் வெளித் தோற்றம் யூகோஸ்லேவிய நாட்டிலுள்ள சுண்ணாம்புப் பாறைப் பிரதேசங்களில் பெருமளவில் தோன்றியுள்ள ‘கார்ஸ்ட்’ நிலத் தோற்றத்தைப் போலவே (Karst topography) அமைந்துள்ளது. பீடபூமிப் பிரதேசத்தின் கிழக்கு ஓரங்கள் இத் தன்மையை முதிர்ந்த அளவில் பெற்றிருப்பதினால் பயனற்ற பகுதிகளாகவே காட்சியளிக்



படம் 56. ஜாவா—உருவவியல் (MORPHOLOGY)

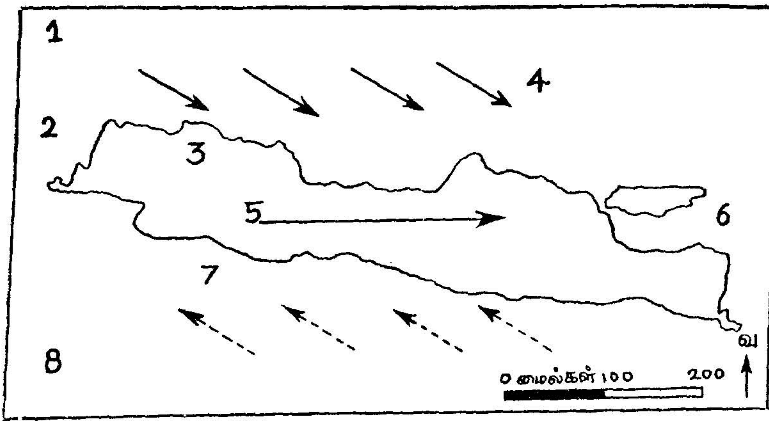
1. வட மடிப்பு மண்டலம், 2. மத்திய மடிப்பு மலைகள், 3. தென்பீடபூமி மண்டலம், 4. குன்றுப் பாங்கான சுண்ணும்புப் பாறைகள், 5. எரி மலைகள், 6. வடக்குத் தொடர்கள், 7. வண்டல் தாழ்நிலங்கள், 8. செங்குத்துச் சரிவு.

கின்றன. இந்து மா கடலினை எதிர்கொண்டு நிற்கும் இப் பீடபூமிகள் ஜாவாவின் கிழக்கு மேற்குப் பகுதிகளில் கடற்கரையோரத்தை ஒட்டிச் செங்குத்தான சரிவுகளைக் கொண்டுள்ளதால், கடற்கரைத் தாழ்நிலப் பகுதிகள் அமைய இடம் தரவில்லை. மத்திய ஜாவாவிலுள்ள, 15—20 மைல் அகலம்கொண்ட கடற்கரையோரத் தாழ்நிலம், இப் பீடபூமிகளின் தொடர்ச்சியைத் துண்டிக்கிறது.

எரிமலைப் பிராந்தியத்துக்கு வடக்கில் டெர்ஷியரி—குவடர்னரி காலத்திய மடிப்புப் பகுதிகள் உள்ளன. அகண்ட வண்டல் மண் உள்ள பள்ளத்தாக்குகளும், அண்மையில் தோன்றிய சில எரிமலை களும் புறநிலத் தோற்றத்தில் வேறுபாடுகளைப் புகுத்தியுள்ளன. கெண்டெங் (Kendeng), ரேம்பங் (Rembang) மேட்டுநிலத்திலும், மதுரா தீவிலுள்ள சுண்ணும்புப் பாறைகளினுலான மேட்டுநிலங் களிலும் இவ்வாருன எரிமலைகள் உள்ளன. சுண்ணும்புப் பாறைப் பிரதேசங்களில் இயற்கையாய் அமையும் உயர்நில அமைப்பும் வறண்ட புறத்தோற்றமும் இவ்விரு பகுதிகளிலும் தென் கடற்கரை யோரமுள்ள மியோசின் பீடபூமிப் பகுதிகளை நினைவுபடுத்துகின்றன. ஜாவாவின் டெர்ஷியரிப் பிரதேசத்தின் அகலம் 10—20 மைல்தான். இப் பகுதி முழுவதும் எரிமலைப் பிரதேசத்திலிருந்து அரித்துக்கொண்டு வரப்பட்ட எரிமலைத் துகள்களின் படிவுகள் உள்ளன. அண்மையி லுள்ள ஜாவா கடல் அதிக ஆழமுள்ளதாக இருப்பதால் கடற்கரை யோரப் பகுதிகளில் சதுப்பு நிலங்கள் அவ்வளவாக இல்லை. ஆகவே, சோலோ (Solo), பிரன்டாஸ் (Brantas) போன்ற நதிகள் போக்கு வரத்துக்கு மிக்க துணைபுரிகின்றன.

ஜாவாவின் கிழக்குப் பகுதியைத் தவிர ஏனைய பகுதிகள் அதிக அளவு மழையைப் பெறுகின்றன. [ஜகார்த்தா (Djakarta) 72" பாண்டுங் 75"] (படம் 57) காற்றை எதிர்நோக்கி நிற்கும் மேட்டுப் பகுதிகளிலெல்லாம் மழையளவு 120" மேற்பட்டுள்ளது. (போகோர் 160") சரியான பூமத்தியரேகை மண்டலத்தினின்றும் தள்ளி அமைந் திருப்பதால்—6°–9° வரை அட்சாம்சங்களுக்கிடையே யிருப்பதால்— ஜாவாவின் காலநிலை சுமத்ரா, போர்னியோவினின்றும் மாறுபட்டுள் ளது. ஜாவாவில் ஆண்டு முழுமையும் ஒரே சீரான வெப்பநிலையில்லை. ஆண்டு முழுவதும் ஓயாமல் மழை பெய்வதுமில்லை. அதாவது, ஜாவா வில் நீண்ட மழைகாலத்தை யொட்டிக் குறுகிய மழையற்ற பருவமும் உண்டு. ஆண்டு முழுவதும் தொடர்ந்து கனமழை பெய்யாததால் ஜாவாவில் மண்வளம் போர்னியோவில் உள்ளதுபோன்று அவ்வளவாகச் சீரழிந்து போகவில்லை. விவசாயம் தீவிர முறையில் செய்யப்படுகிறது. கடற்கரையோரப் பகுதிகளைப் பண்படுத்திச் சிறப்பான நீர்ப்பாசன வசதிகளை அமைத்த பெருமை டச்சுக்காரர்களையே சாரும். என்றாலும்,

இவ்வன்னிய மக்கள் வருகைக்கு முன்பிருந்தே ஜாவாவின் உள்நாட்டுப் பகுதிகள் பெருமளவில் நெல் விளைப்பதற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டன. பழைய நிலங்களும் பண்படுத்தப்பட்ட புதிய நிலங்களும் ஜாவாவை உலகிலேயே மிக்க வளம்பெற்ற தீவுகளில் ஒன்ருக மாற்றியுள்ளன.



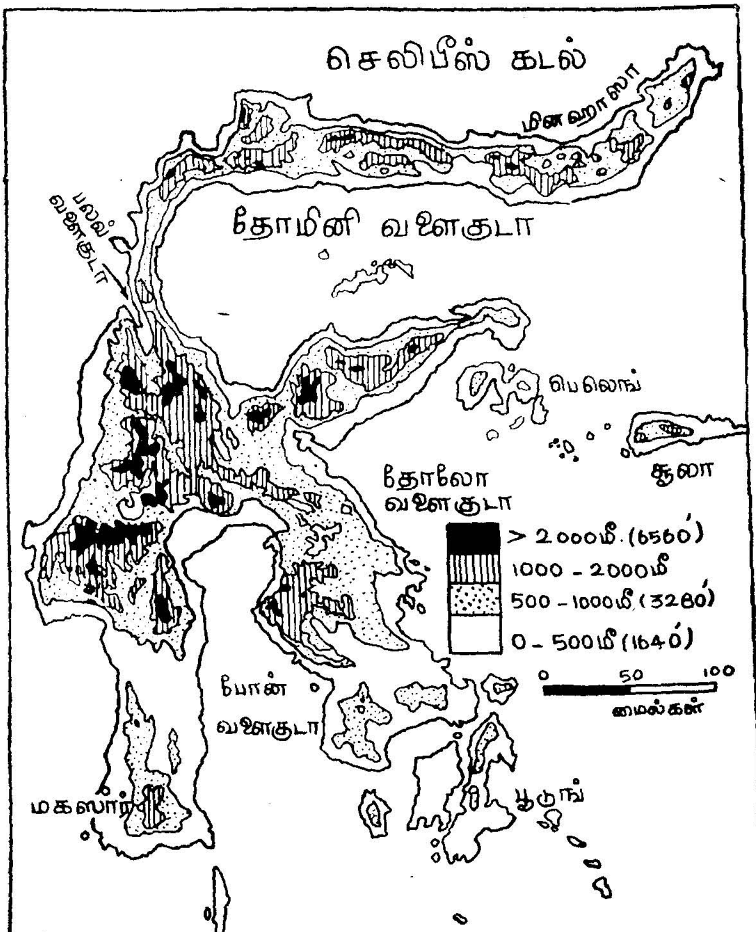
படம் 57. ஜாவா—மழை அளவும் காற்றுகளும்

(1) வடமேற்கு, மேற்குக் காற்றுகள் (நவம்பர்—பிப்ரவரி)
(2) ஆண்டு முழுவதும் சீரான மழை (80″)
(3) முக்கிய மாரிகாலம் ஆண்டு முடிவில்
(4) அயனமண்டல வெப்ப நிலைகள் (உயரத்திற்கேற்ப மாறுபாடு)
(5) மேற்கு-கிழக்காக மழை குறைகிறது
(6) வறண்டகாலம் உண்டு (> 50″)
(7) முக்கிய மாரிகாலம், ஆண்டு மத்தியில்
(8) தென்கிழக்கு வியாபாரக் காற்றுகள் (மே—ஆகஸ்ட்)

விவசாய வளம் நிறைந்த ஜாவாவில் கனிவளங்கள் அவ்வளவாக இல்லை. வடமேற்கிலுள்ள மடிப்பு மலைப்பகுதியில் மண்ணெண்ணெய் கிடைக்கிறது. ஓரளவுக்குக் கந்தகம் (sulphur), எரியகி (phosphate) படிவுகளும் உள்ளன.

இந்தோனீசியாவின் ஜாவாவிற்கும் போர்னியோவுக்கும் கிழக்கில் சுந்தா மேடை முடிவடைகிறது. இம் மேடைக்குக் கிழக்கில் அமைந்துள்ள தீவுக் கூட்டங்களின் புறத் தோற்றத்திலும் மாறுதல் ஏற்படுகிறது. சுந்தா மேடையிலமைந்துள்ள சுமத்ரா போர்னியோ தீவுகளில் அகலமான சதுப்பு நிலங்களைக்கொண்ட கடற்கரைத் தாழ்நிலங்கள் உள்ளன என்று அறிந்தோம். ஆனல், கிழக்கிலுள்ள ஏனைய தீவுகளில் கடற்கரைத் தாழ்நிலப் பகுதிகளைக் காண்பது

துர்லபம். சிறிய சுந்தாவென அழைக்கப்படும் இத் தீவுகள் புறத் தோற்றத்தில் எலும்புக் கூடுகளைப்போன்று காணப்படுகின்றன. மொலுாக்காஸ் (Moluccas), ஹல்மஹேரா (Halmahera), பூரு (Buru),



படம் 58. செலிபீஸ்—இயற்கைத் தோற்றம்

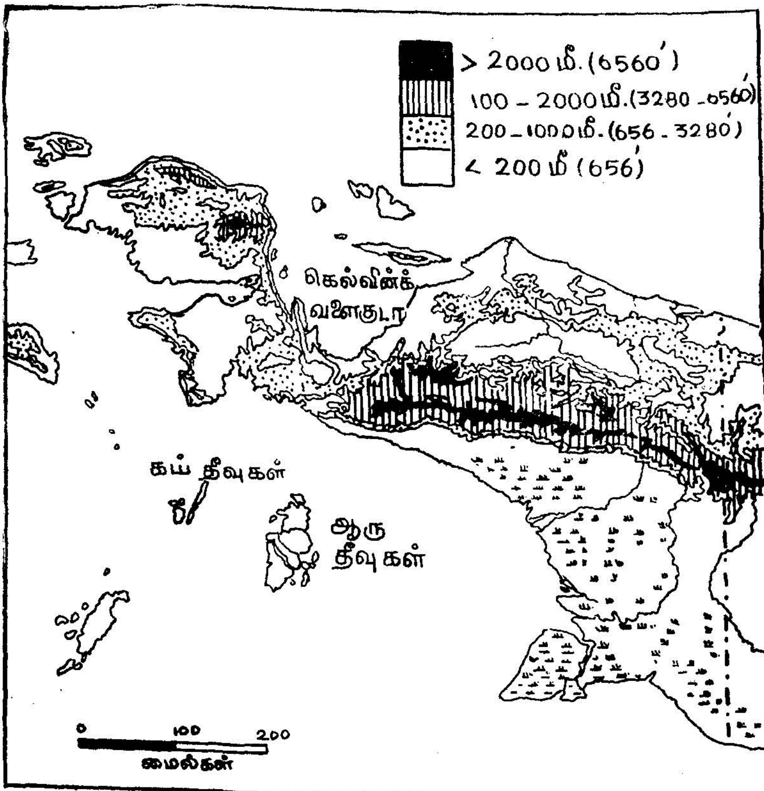
செராம் (Seram) ஆகிய தீவுகளைத் தவிர மற்றவை எல்லாம் அளவில் 300–25 ச. மைல்கள்வரையுள்ள சின்னஞ்சிறு தீவுகளாகும். இச் சிறிய சுந்தா தீவுகளில் பவழப் பாறைகள் உள்ளன. காலநிலையிலும் மாறுதல் தோன்றுகிறது. மழையளவும் மாரி காலமும், ஜாவாவில்

உள்ளதைவிட மிகக் குறைவாகவே உள்ளன. நீண்ட மழையற்ற காலத்தினுலும், மேட்டுநிலப் பகுதியாக இருப்பதாலும், இத் தீவுகள் பொருளாதார வளர்ச்சியில் பின்தங்கியுள்ளன. பாலி, லாம்போக், செலிபீஸ் ஆகிய தீவுகள் ஜாவாவைப்போல் மிக்க வளமுள்ளதாக இல்லை என்றுலும், சிறிய சுந்தாவிலுள்ள ஏனைய தீவுகளைவிடப் பொருளாதார வளர்ச்சியில் மேன்மை அடைந்துள்ளன. ஜாவாவிலிருந்து $1\frac{1}{4}$ மைல் தள்ளி அமைந்துள்ளன. பாலித் தீவில் எரிமலைப் படிவுகளிலிருந்து உண்டான வளமான மண் விவசாயத்திற்கு மிக்க பயன் தருவதாக உள்ளது. லோம்போக்கில் தாழ்நிலப் பகுதிகள் குறைவாயிருந்தாலும் மண் வளமுள்ளது. இக் காரணங்களினுல் மேற்கூறிய இரு தீவுகளிலும் ஜனநெருக்கம் அதிகமாயுள்ளது.

சில சிறு தீபகற்பங்களை ஒன்றுக முடிந்து கடலில் மிதக்கவிட்டது போன்ற தோற்றத்தைக் கொண்டது செலிபீஸ் தீவு (படம் 58). டெர்ஷியரி காலத்தில் தோன்றிய பல்வேறு மடிப்பின் போக்குகள் இத் தீவில் ஒன்ருேடொன்று பின்னிக் கிடக்கின்றன. அண்மையில் ஏற்பட்ட நில எழுச்சிகள், நிலம் உள்அமிழ்தல், பிளவுப் பள்ளத்தாக்கில் அமையும் ஏரிகள் ஆகியவற்ருல் ஏற்பட்டுள்ள நிலத் தோற்றங்கள் மடிப்புப் பகுதிகளைச் சின்னுபின்னமாக்கி விநோதமான புறநிலத் தோற்றத்தை செலிபீஸுக்கு அளித்திருக்கின்றன. புறத் தோற்றத்தின் வேற்றுமைகளினுல் அதிக மழைகொண்ட பகுதிகளும் மழையற்ற பகுதிகளும் அடுத்தடுத்துள்ளன. பொதுவாக வறண்ட காலம் மாரி காலத்தைவிட நீளமானது. இதனுல் செலிபீஸில் வாழும் பெரும்பான்மையான மக்கள் இடம் பெயர்ந்து செய்யும் விவசாய முறையையே பின்பற்றுகிருர்கள்.

போர்னியோவைப்போன்றே அதிகப் பரப்பளவு கொண்ட நியூகினித்தீவில் (படம் 59) சதுப்பு நிலங்கள் நிறைந்துள்ளன. ஆழமற்ற சாகூல் திட்டில் அமைந்திருப்பதும், ஆண்டு முழுவதும் மழை கொண்ட பூமத்தியரேகை மண்டலத்தில் அமைந்திருப்பதும் இச் சதுப்பு நிலங்கள் தோன்றக் காரணமாயின. டெர்ஷியரி காலத்திய மடிப்பு மலைகள், நியூகினியில் வடகிழக்குத் தென்மேற்காக ஓடி, இத் தீவின் மேற்குப் பகுதியில் 100 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட அகலத்துடன் நீண்டு விரிகின்றன. போர்னியோவிலுள்ள மலைகளைக்காட்டிலும் அதிக உயரமுள்ள நியூகினி மடிப்பு மலைகளை, புறநில அமைப்பிலும் பாறைகள் மடிந்திருக்கும் விதத்திலும் ஐரோப்பாவிலுள்ள ஆல்ப்ஸ் மலைத் தொடர்களுடன் ஒப்பிடலாம். அதி உஷ்ண மண்டலத்தில் அமைந்திருந்தபோதிலும், நியூகினியின் மலைச் சிகரங்கள் 15000′ மேல் உயர்ந்து நிற்பதால்—இடன்புர்க் (Idenburg) 15750′, கார்ஸ்டென்ஸ் (Carstenz) 16400′—இச்சிகரங்களின் உச்சியில் பனி உறைந்து காணப்

படுகிறது. உதாரணமாக, நாஸுவா (Nassua) மலைத்தொடரில் பனி உறையும் பகுதிகளின் கீழ் எல்லை (the limit of the snow line) 14000' உயரத்தில் உள்ளது. இம் மலைத் தொடர்கள் போக்குவரத்துக்கு மிக்க தடையாயுள்ளன. இம் மடிப்பு மலைகளுக்குத் தெற்கிலுள்ள சதுப்பு நிலப்பட்டை (swamp belt) கடற்கரையினின்று மலையடி வாரம்வரையில் அகன்று அமைந்துள்ளது. நியூகினியின் மத்திய



படம் 59. மேற்கு இரியன் (மேற்கு நியூகினி)—இயற்கைத் தோற்றம்

மலைப்பிரதேசத்துக்கு வடக்கிலுள்ள தானே உள்அமிழ்ந்த நிலப் பள்ளத்தை (structural depression) கலிபோர்னியாவின் மத்திய பள்ளத்தாக்கிற்கும், (Central Valley of California), மத்திய சிலி பள்ளத்தாக்கிற்கும் (Central Valley of Chili) ஒப்பிடலாம். தாரிகு (Tariku), தாரிடாடு (Taritadu) என்ற நதிகள் இப் பள்ளத்தாக்கில் கிழக்கு–மேற்காக ஓடி, பின்பு வடக்கில் திரும்பி ஒன்றுகூடி மம்பெராேனா (Mamberano) அல்லது தாரிகைகியா (Tarikaikea)

என்ற புதிய பெயருடன் கடலை அடைகின்றன. கடலை அணுகுமுன் இந்த நதி கிழக்கு மேற்காக அமைந்துள்ள மலைத்தொடரைத் துண்டிக்கின்றது. இம் மலைத் தொடர் தீவிர, மடிப்பிற்கு உட்படுத்தப்பட்ட பகுதியாக 3000—7000′ உயரமுள்ளதாக நிற்கிறது. பொதுவாகப் பார்க்குங்கால் நியூகினியின் வடக்குக் கடற்கரைப் பிரதேசத்தின் நில அமைப்பும், புவிப் புறவியல் அமைப்பும், அண்மையில் தோன்றிய பசிபிக் கடற்கரைப் பிரதேசங்களிலுள்ள இயல்புகளைப்போலவே (The Pacific Character) உள்ளது.

உயரத்திற்கேற்ப, தாவர வகைகளில் மாறுதல் உண்டு. தாழ்நிலப் பகுதிகளிலும் மலை அடிவாரங்களிலும் அடர்ந்த மழைக்காடுகள் உள்ளன. மலை அடிவாரங்களுக்கு மேல் உள்ள காடுகளின் அடர்த்தி குறைகிறது. 12000′ முதல் 14000′ வரை உயரம்கொண்ட சரிவுகளில் காடுகள் மறைந்து, அயன புல்வெளி மண்டலம் தோன்றுகிறது. மழை மறைவுப் பகுதியிலுள்ள தாழ்நிலங்களிலும்கூட இத்தகு சவான்னு புல்வெளிகளேயுள்ளன.

பெரும்பான்மையான உயர்நிலப் பகுதிகளிலுள்ள புல்வெளிகளைக் கண்ட ஒருசிலர், நியூகினித் தீவு வெள்ளையர்களின் குடியேற்றத்திற்கு மிக உகந்தது என்றும், கிழக்கு ஆப்பிரிக்க மேட்டுநிலங்களைப்போல் விவசாயத்திற்கும் கால்நடை வளர்ப்புக்கும் சிறந்தது என்றும் கூறியுள்ளனர். ஆனால், துரதிர்ஷ்டவசமாக நியூகினியின் மேட்டுப் பிரதேசங்களிலுள்ள மண் வளங்குன்றிய முதிர்ந்த லாடரைட் (laterite) வகையைச் சேர்ந்தது. மிக்க பாடுபட்டாலும் பலனைக் கொடுக்காது.

நியூகினித் தீவின் ஃபோகல்கோப் (Vogelkopf)—பறவையின் தலைபோன்ற உருவமுடைய பகுதி–ஒன்றைத்தான் மனித குடியேற்றத்துக்குச் சாதகமான ஒரே பகுதி எனலாம். நியூகினியின் இவ் வடமேற்குப் பகுதியில் மண்ணெண்ணெய், நிலக்கரிப் படிவுகள் உள்ளன. இயற்கைத் துறைமுகங்களும் உள்ளன. முக்கியக் கடல் மார்க்கங்களினின்றும் தள்ளியமைந்திருக்கும் தன்மையால் கலாசார, பொருளாதார ரீதிகளில் நியூகினித் தீவில் பெரு மாற்றங்கள் ஏற்பட வழி இல்லாமற் போயிற்று. 1945-க்குப் பிறகு ஒரு சில மாற்றங்கள் புகுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. எனினும், பெருமளவில் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இத் தீவு இடம் தருமா என்பது ஐயத்திற்குரியதே.

(இ) நீர்நிலைகளும் தீவுகளும்

இந்தோனீசியாவின் ஒவ்வொரு தீவைப்பற்றிய பிராந்தியத் தரையியலை—இந்தோனீசியாவின் உள்நாட்டுப் புவியியலை—இதுகாறும் கண்டோம். இத் தீவுக் கூட்டங்களிலுள்ள மக்களின் வாழ்க்கை

முறைகளைப் புரிந்துகொள்வதற்கு, இத்தீவுகளைச் சுற்றி அமைந்துள்ள நீர்நிலைகள் எவ்வாறு மனிதனைப் பாதிக்கின்றன என்பதைப்பற்றியும் தெரிந்துகொள்ளவேண்டியது அவசியம். பொதுவாக மலைப்பாங்கான புறத் தோற்றமும், செறிந்த காடுகளும், கடற்கரையோரச் சதுப்பு நிலங்களும் போக்குவரத்திற்கு எல்லாத் தீவுகளிலும் தடையாக இருப்பதினால், இத் தீவுகளின் அருகிலுள்ள நீர்நிலைகளை ஊடுருவிச் செல்லும் கடல் மார்க்கங்களும், தீவுகளிலுள்ள பெரிய நதிகளும், போக்குவரத்து வளர்ச்சிக்கும், ஒரு தீவு மற்றத் தீவுடன் தொடர்புகொள்வதற்கும் இன்றியமையாதவைகளாக அமைந்துவிட்டன. இந்தோனீசியத் தீவுக் கூட்டத்தின் வடக்குத் தெற்குப் பகுதிகள் பருவக்காற்றுகளினால் கொந்தளிக்கும் கடல்களைக் கொண்டுள்ளன. இவ்வாறான சூழ்நிலை போர்னியோ, செலிபீஸ் வடக்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளிலும், இந்துமா கடலை நோக்கும் சுமத்ரா, ஜாவா தீவுகளிலும் உள்ளன. மேற்கூறிய தீவுகளின் கடற்கரை ஓரங்களில் இயற்கையாயமைந்த துறைமுகங்கள் இல்லாமையால், இந்தோனீசியத் தீவுக் கூட்டங்களின் மத்தியிலுள்ள நீர்நிலைகளே போக்குவரத்திற்கு மிக்க பயன்படுத்தப்படுகின்றன. இந்தோனீசியாவின் மத்தியிலுள்ள நீர்நிலைகளை ஆப்பிரிக்கா ஐரோப்பா கண்டங்களுக்கு இடையிலுள்ள மத்தியதரைக் கடலுக்கு ஒப்பிடலாம். தீவுக் கூட்டங்களுக்கு மத்தியிலுள்ள இந் நீர்நிலைகள் பருவக்காற்றுகளின் சீற்றங்களினின்று பாதுகாக்கப்பட்டு, சுற்றுப்புறமுள்ள கரையோர நிலப்பகுதிகளைப் பெருமளவு குடியேற்றத்திற்குப் பயனுள்ளதாகச் செய்கிறது.

இந்தோனீசியத் தீவுக் கூட்டங்களையும் அவற்றுடன் சேர்ந்த நீர்நிலைகளோடு மூன்று பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். சரித்திர காலந் தொட்டே இம் மூன்று பகுதிகளும் வெவ்வேறு விதமான வளர்ச்சி நிலைகளுக்கு உட்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன.

மலாக்கா நீர்க்கூடலிலிருந்து தெற்குச் சீனக்கடல் வரையுள்ள நிலத் தொகுதிகளை முதல் பிரிவாகக் கொள்ளலாம். இத் தொகுதியிலுள்ள கடல்களின்மூலமாக இந்தியாவிற்கும் சீனாவிற்கும் குறுக்கு வழி நீர்மார்க்கங்கள் அமைந்துள்ளன என்பது ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்டது. இப் பகுதிகளில் அரசாண்ட மன்னர்கள் இந் நீர்நிலைகளில் உள்ள போக்குவரத்தைத் தங்கள் ஆதிக்கத்தின் கீழ்க்கொண்டுவர பெருமுயற்சி செய்தனர். சுமத்ராவின் கிழக்குப் பகுதியும் மலேயா தீபகற்பமும் ரியாவ்—லிங்கா (Riau—Lingga) தீவுக் கூட்ட வரிசைகளும் இதன் காரணமாக சரித்திர காலத்தில் ஒரே அரசாட்சிக்குட்பட்ட தொகுதிகளாகத் திகழ்ந்தன. மேற்கூறிய தீவு வரிசைகளுக்குக் கிழக்கிலுள்ள நிலத் தொகுதிகள் இரண்டாவது பிரிவாகும். ஆசியா கண்டத்திற்கு வெகு தொலைவிலுள்ள இத் தீவுகளை அடைவதற்குச் செங்குத்தான

பவளப் பாறைகள் பெரும் தடையாயுள்ளன. பழங்காலத்தில் வாசனைத் திரவிய உற்பத்திக்கு முக்கிய இடங்களாக விளங்கிய இத் தீவுகளை இன்றைய கடல்மார்க்கங்கள் ஒதுக்கிவைத்தே ஓடுகின்றன. இக் காரணத்தினால் ஆசியாவிலிருந்து எழுந்த கலாசாரப் புரட்சிகள் இந்து, பௌத்தம், இஸ்லாம் ஆகிய மதங்களின் வருகையும், அவற்றினால் ஏற்பட்ட மாறுதல்களும், இத் தீவுகளில் எவ்விதமான நிலையான சாயல்களையும் அமைக்க முடியவில்லை. முக்கிய வாணிப வழிகளிலிருந்து விலகி இருப்பதால் தொழிற்புரட்சிக்குப் (industrial revolution) பின்பு பிற தீவுகளில் பொருளாதாரமும் வாணிபமும் பெருக, கிழக்குப் பகுதிகளிலுள்ள தீவுகள் பின்தங்கியே இருக்கின்றன.

மேற்கூறிய இரு தொகுதிகளுக்குமிடையில் ஜாவாகடலை அடுத்துள்ள தீவுகள் மூன்றாவது முக்கியமான பிரிவாகும். மலாக்கா நீர்க்கூடல், தெற்குச் சீனக்கடல் ஆகியவை சர்வதேசக் கடல் வாணிபத்திற்கு எவ்வளவு உகந்ததாக உள்ளதோ அவ்வாறு இல்லாவிடினும் மலாக்கா நீர்க்கூடல் வழிக்கு மாற்று வழியாக ஜாவாகடல், சுந்தா, மகஸார் நீர்க்கூடல்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. வெளிநாட்டுடன் தொடர்பு அமைக்கும் இயல்பைவிட, உள்நாட்டுப் போக்குவரத்திற்கு—இந்தோனீசியாவின் பல தீவுகளை ஒன்றோடொன்று இணைப்பதற்கு—ஜாவா கடலுக்கு இணையாக வேறு எந்த நீர்நிலையும் இல்லை எனலாம். மலாக்கா நீர்க்கூடல், தெற்குச் சீனக்கடல் ஆகியவற்றைப்போல் பல்வேறு அரசியல் பகுதிகளுக்கு இடையிலில்லாமல் ஒதுங்கி இருக்கும் ஜாவா கடலின் அமைப்பின் இயல்பு, ராணுவ ரீதியிலும், அரசியல், புவியியல் ரீதியிலும் இந்தோனீசியாவின் ஒற்றுமைக்குப் பெரிதும் துணை செய்கிறது.

சரித்திர காலம்தொட்டே இவ்வாறு ஜாவா கடல் பிரசித்தம் பெற்றதற்கு அதன் தென்கோடியில் ஜாவா தீவு அமைந்துள்ளதே காரணம். விசாலமான சதுப்பு நிலங்கள் கடற்கரை ஓரங்களில் இல்லாததாலும், செங்குத்தான சரிவுகளைக்கொண்ட மலைத் தொடர்கள் துண்டிக்கப்படாமல் நீண்டு இல்லாததாலும், விவசாயத்திற்குரிய வளமுள்ள தாழ் நிலங்கள் பல பகுதிகளில் இருப்பதாலும் ஜாவாவில் மக்கள் பல்கி மல்கினர். ஆரம்ப முதற்கொண்டே இத் தீவில் ஜனநெருக்கம், பிற தீவுகளிலுள்ளதைக்காட்டிலும் அதிகமாக இருந்ததால் ஜாவா பொருளாதார வளர்ச்சியில் சிறப்பான முன்னேற்றத்தைக்கொண்டு, பிற தீவுகளின்மீது பொருளாதார ஆதிக்கம் செலுத்த முடிந்தது. மேற்கூறிய குறிப்புகள் யாவும் கிழக்கு மத்திய ஜாவாவிற்கே பொருந்தும். [பிரியங்கன் (Priangan) நகரத்திற்குக் கிழக்கேயுள்ள பகுதிகள் வளமற்றவை என்பது முன்பே குறிக்கப்பட்டது]. மேலும், கிழக்கு ஜாவா, சுந்தா நீர்க்கூடலைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் கடல் மார்க்கங்களை

நம்பிக் கொண்டிருப்பதால் இப் பகுதியின் வளர்ச்சி தெற்குக் கிழக்கு சுமத்ராவின் பகுதிகளோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தது. ஆகவே, புவியியல் ரீதியில் ஜாவாவின் ஒரு பகுதியான கிழக்கு ஜாவா பொருளாதார ரீதியிலும் வரலாற்று ரீதியிலும் ஜாவாவைவிட சுமத்ரா விடமே நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தது.

இன்றைய இந்தோனீசிய அரசியலில் ஜாவாவே தலைமைப் பீடத்தை வகிக்கின்றது. அன்று கொண்ட சிறப்பை ஜாவா கடல் ஜாவாவுக்கு இன்றும் அளித்திருக்கிறது என்பதில் ஐயமில்லை. கடந்த நூறுண்டு களாக இந்தோனீசியாவில் ஏற்பட்டுள்ள பொருளாதார மாற்றங்கள் காலப்போக்கில் ஜாவாவின் ஆதிக்கத்தைத் குறைப்பதற்கான அறிகுறி களை உண்டாக்கியுள்ளன. மண் வளமிக்கது என்பதால் ஜாவாவின் ஜனத்தொகை பெருகியது. ஆனால், இன்று அதே காரணத்தினால் தேவைக்கு மீறிய அளவில் மக்களைக்கொண்டு ஏழ்மைவாய்ந்த பகுதி யாக ஜாவா காட்சி அளிக்கிறது. ஒரு காலத்தில் ஜாவாவில் விளைந்த நெல், கரும்பு, காப்பிக்கொட்டை இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாக இருந்தது என்றாலும், இன்றும் இந்தோ னீசியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சி சுமத்ரா, செலிபீஸ், போர்னியோ தீவிலுள்ள ரப்பர், தேங்காய், மண்ணெண்ணெய், வெள்ளீயம் ஆகியவற் றைப் பெரிதும் நம்பி இருக்கிறது. மேலும், இத் தீவுகளில் விளைச்சலைப் பெருக்குவதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் முழு அளவில் பயன்படுத்தப் படவில்லை. தாதுப்பொருள்கள், மின்விசை உற்பத்தித் திறன் ஆகிய வற்றிலும் வருங்காலத்தில் பெருமளவில் முன்னேற்றத்தைக் காண வழி கள் உள்ளன.

இவ்வாறான சூழ்நிலைகளில் ஜாவா பிற தீவுகளின்மீது நீண்டகாலம் அரசியல் ஆதிக்கம் புரியமுடியாது என்பது தெளிவு. மேலும், பொரு ளாதார வளர்ச்சி, பிற பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் வாழ்க்கைத்தரத் தையும் உயர்த்தியுள்ளது. இப் பகுதி மக்கள் பிராந்திய மனப்பான்மை கொண்டவர்களாக ஜாவாவின் ஆதிக்கத்தை எதிர்க்கிறார்கள். இன்றைய இந்தோனீசியா சிதறுண்டு சின்னஞ்சிறு அரசியல் பிரிவு களாகப் போகாமலிருக்க வேண்டுமானால், இத் தீவுக் கூட்டங்களை ஆட்சி புரிய தீர்க்கதரிசனம்கொண்ட, இன்றுவரை தோன்றாத அரசியல் கட்சி தேவை என்பது, இந்தோனீசியாவின் புவியியல் கற்பிக்கும் பாடமாகும்.

(ஈ) இந்தோனீசியா—வரலாற்றுக்காலப் புவியியல்

இந்தோனீசியா எவ்வாறு புவியியல் கூறுபாடுகளிலும் தீவுகளின் எண்ணிக்கையிலும், நில அமைப்பிலும், சிக்கல் நிறைந்ததாக உள்ளதோ, அவ்வாறே அதனுடைய பூர்வீகக் குடிமக்களின் இனக் கூறுபாடுகளிலும் கலாசாரங்களிலும் வியக்கத்தக்க முரண்பாடுகளைக்

கொண்டுள்ளது. இன ரீதியில் தோன்றியுள்ள பாகுபாடுகளை முதலில் காண்போம். பொதுவாக ஒருபுறம் மேற்குத் தீவுகளில் உள்ள மக்களுக்கும், கிழக்குத் தீவில் உள்ளோர்க்கும், பிறிதொருபுறம் கடற்கரைப் பகுதியில் உள்ளோர்க்கும், உள்நாட்டு மக்களுக்கும் அடிப்படையான வேற்றுமைகள் இருக்கின்றன. சரித்திர காலத்திற்கு முன்பே இந்தோனீசியாவின் பல்வேறு தீவுகளை வந்தடைந்த நானுவிதமான இனக் கூட்டங்களில் இறுதியாகத் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தலைநிலப் பகுதிகளிலிருந்து வந்த பரியோயன் (Pareoeans) இனப்பிரிவைச் சார்ந்த மக்களின் வழிவந்தோர் மேற்குப் பகுதியிலுள்ள தீவுகளில் மிகுதியாகக் காணப்படுகின்றனர். வளம் நிறைந்த கடற்கரைப் பகுதிகளில் குடியேறிய ஆதிபரியோயன்களின் எண்ணிக்கை பெருகி, பின்பு அவர்கள் அண்டையிலுள்ள சின்ன சுந்தா தீவுகளுக்கும் மொலுக்காஸ் தீவுக்கும் சென்று குடியேறினர்கள். உள்நாட்டு மேட்டுநிலங்களில் வாழ்ந்த, பரியோயன்களுக்கு முன்பு வந்த ஏனைய இனப் பிரிவுகளின் வழி வந்தோர் வளமற்ற பகுதிகளில் இருந்ததால், அவர்களின் எண்ணிக்கை வேகமாகப் பெருகமுடியாமற் போயிற்று. பரியோயன்களின் கூட்டம் வளர வளர, மற்ற இனங்களின் அசல் இனக் கூறுபாடுகள் (Pure racial traits), கலப்பு மணங்களின்வாயிலாகத் தங்களின் தனித் தன்மையை இழந்தன. உதாரணமாக, ஜாவாவில், மக்கள் நடமாட்டத்திற்குச் சுலபமான இயற்கைப் பாதைகள் பல இருப்பதால், பரியோயன்கள் உள்நாட்டுப் பகுதிகளில் சுலபமாகப் பரவி அங்கிருந்த ஆதிமக்களுடன் கலந்தனர். இக் கலப்பின் பயனுய் ஜாவாவில் மூன்றுவிதப் பரியோயன் இனப் பிரிவுகள்—ஜாவானியர்கள் (Javanese), சுந்தானியர்கள் (Sundanese), மதுராமக்கள் (Madurese) தோன்றியுள்ளன. இப் பிரிவுகளைத் தவிர, படுய் (Badui), தெங்கரீஸ் (Tenggerese) என்ற ஆதிகுடிமக்களின் வழி தோன்றியோரும் ஜாவாவில் உள்ளனர். ஆனுல், இவர்கள் எண்ணிக்கை மிகவும் குறைவு. இவ்வாறே பாலித் தீவிலும் பரியோயன் இனத்தின் வம்சாவழியினர் பெரும்பான்மையிலுள்ளனர். பாலினீஸ் (Balinese) என்றழைக்கப்படும் இவர்கள் கிழக்கு ஜாவாவிலிருந்து வெளியேறி, ஜாவாவை அடைந்து, பின்பு லாம்போக் தீவிலும் பரவினர்.

பரியோயன்களின் படையெடுப்பு சுமத்ராவில் உள்நாட்டுப் பகுதிகளையும் பாதித்தது என்றுலும், பரியோயன் இனத்தைச் சார்ந்தோர் கடற்கரைப் பகுதிகளிலேயே அதிகமாக உள்ளனர். இன்று கடற்கரைப் பகுதிகளில் வாழும் இம் மக்களுக்கு ‘கடற்கரையோர மலாய்’ (Coastal Malays) என்ற பெயர் வழக்கில் இருக்கிறது. படாங் மேட்டுநிலத்தில் குடியேறிய பரியோயன் இனத்தைச் சார்ந்த மக்களுக்கு ‘மேனுங்காபௌ மலாய்’ (Menangabou Malays) என்ற மாற்றுப் பெயர் உள்ளது. இம் மக்கள் மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளிலும் காணப்படு

கின்றனர். எனினும், இப் பகுதிகளில் நிஸியோட் (Nesiot) இனத்தைச் சேர்ந்த பல்வேறு மக்கட் பிரிவுகளும் உள்ளன.

மேற்கூறிய இருவிதமான மலாய் மக்களும் ஒரே இனத்தைச் சேர்ந்த முன்னோடிகளைப் பெற்றிருந்தாரெனினும், அவர்கள் வாழ்வதற்குத் தேர்ந்தெடுத்துக்கொண்ட நிலப் பகுதிகளிலுள்ள இயல்புகளின் வேற்றுமைகளினால் அவர்கள் மாறுபட்ட கலாசாரத்தை உடையவர்களாக இன்று காணப்படுகின்றனர். மலேயா தீபகற்பத்தில் வாழும் மலாய் மக்கள் சுமத்திராவின் கடற்கரை மலாய் மக்களின் சந்ததியாரே. போர்னியோ, மலேயா ஆகிய பகுதிகளில் முன்னேறிய பரியோயன்கள் முன் பரியோயன் காலத்தில் வந்த மக்களுடன் கலந்தனர் என்பது தெரிகிறது. இவ்வாறு சுமத்ரா, ஜாவா, பாலி, மதுரா, போர்னியோ தீவுகளில் உள்ள தற்கால மக்களின் உடற்கூறுகளில் சரித்திர காலத்திற்கு முன்பு (2000–1500) கி. மு. தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தலைநிலங்களிலிருந்து வந்த பரியோயன் அம்சங்கள் மிகுதியாக உள்ளன. ஆனால், இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகளில் மொலுக்காஸ், அதற்குக் கிழக்கிலுள்ள மற்றத் தீவுகள், நியூகினி ஆகியவற்றில் பரியோயன் கலப்பு மிகக் குறைவாகவேயுள்ளது. இப் பகுதிகளிலுள்ள மக்களின் உடலமைப்பு, தென்மேற்கு பசிபிக் மண்டலத்திலுள்ள மேலனிஸிய Melanesoid) மக்கள் இனப் பிரிவுக்குரிய உடற்கூறுகளையே பெரும்பாலும் ஒத்திருக்கிறது.

இனப் பரவலிலுள்ள வேறுபாடுகள் பேசும் மொழியிலும் மாறுதல்களைத் தோற்றுவித்திருக்கின்றன. பரியோயன் பிரிவினர் மலாய்—பாலினேஷியன் (Malayo-Polynesian) பிரிவைத் தழுவிய மொழிகளைப் பேசுகிறார்கள். இம் மக்கள் நீர்ப்பாசன முறைகளைக் கையாண்டு நெல் விளைக்கிறார்கள். பரியோயன் சிறுபான்மையினராகவோ அல்லது அடியோடு அவர்கள் இல்லாத கிழக்கேயுள்ள தீவுகளில் உள்ள மேலனீஸிய மக்கள் மழையை நம்பி வளரும் நெல், சோளம் ஆகியவற்றை விளைக்கிறார்கள். நியூகினித் தீவிலுள்ளோரைத் தவிர மற்ற சின்ன சுந்தா தீவுகள், மொலுக்காஸ் ஆகியவற்றிலுள்ளோர் பேசும் மொழிகள் இந்தோனீசியாவின் மேற்குத் தீவுகளில் வழங்கும் மொழிகளினின்றும் மிக்க வேற்றுமையுள்ளதாகத் தெரியவில்லை. நியூகினியிலுள்ளோர் பாபுவன் (Papuan) பிரிவுகளைச் சேர்ந்த மொழிகளைக் கையாளுகிறார்கள்.

இந்தியர்களின் வருகை

ஏறத்தாழ 1500 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வந்த இந்தியர்களால் புகுத்தப்பட்ட கலாசாரம், இந்தோனீசியாவின் இருபகுதிகளில் சிறப்புற்று விளங்கியது. நீர்மார்க்கங்களுக்குத் தலைமார்க்கங்களாக அமைந்துள்ள இடத்தினருகில், அதாவது சுந்தா, மலாக்கா நீர்க்கூடல்கள்

ஜாவா, தென் சீனக்கடல்களின்வழியாக மார்க்கங்களைச் சந்திக்குமிடத்தில் இந்திய சாம்ராச்சியம் ஒன்று எழுந்தது. கி. பி. 500-ல் இருந்து இந்த சாம்ராச்சியம் கிழக்கு, தென்கிழக்கு சுமத்ராவின் பகுதிகளைக் கேந்திரப் பகுதிகளாகக் கொண்டது. பிறிதொரு இந்திய சாம்ராச்சியம் ஜாவாவின் மத்தியக் கிழக்குப் பகுதிகளிலுள்ள உள்ளடங்கிய பள்ளத் தாக்குகளை அடிப்படையாகக் கொண்டது. இந்த இரண்டாவது சாம் ராச்சியத்தின் சிறப்பிற்கு, வளமுள்ள மண்ணைக்கொண்ட பகுதிகள் பெருமளவில் மக்களை வசீகரித்ததே காரணமாயிற்று. கி. பி. 500 முதல் 1000 வரையுள்ள காலத்தில் இந்தோனீசியாவின் எல்லாப் பகுதிகளும் இந்தியமயமாக்குதலுக்கு உட்படுத்தப்பட்டன. தழைத்து ஓங்கிய இந்தியப் பண்பாட்டிற்கு அறிகுறிகளாக இன்றும் இந்திய எழுத்து உருவங்களை அடிப்படையாகக்கொண்ட மொழிகளையும், இந்திய பாணியில் அமைக்கப்பட்ட நீதிமன்றங்களைக்கொண்ட நகரங்களையும், எஞ்சி இருக்கும் இந்து, பௌத்த மதங்களுக்குக் கலங்கரை விளக்கங் களாக விளங்கிய கோயில்களையும் கூறலாம்.

தென்கிழக்கு சுமத்ராவில் பாலேம்பாங் (Palembong) நகரைத் தலைநகராகக்கொண்ட ஸ்ரீவிஜய சாம்ராச்சியம் 7ஆம் நூற்றுண்டில் பேரரசாகத் திகழ்ந்தது. இவ்வரசர்களின் அதிகாரத்தின்கீழ் சுமத்ராவைத்தவிர, மலேயா தீபகற்பம், போர்னியோ ஆகியவையும் அடங்கியிருந்தன. 12ஆம் நூற்றுண்டுவரை ஸ்ரீவிஜயர்களின் அரசாட்சி உன்னத நிலையிலிருந்தது. கி. பி. 500–1200 காலத்தில் கிழக்கு மத்திய ஜாவாவில் ஒன்றன்பின் ஒன்றுக பல சாம்ராச்சியங்கள் தோன்றி மறைந்தன. இவைகளில் குறிப்பிடத்தக்கவை, ஏழாம் நூற்றுண்டில் மேல் பிரோகோ (Upper Progo), ஸோலோ (Solo) பள்ளத்தாக்கு களில் எழுந்த ஹோலிங் (Ho-ling) அல்லது கலிங்க சாம்ராச்சியம்; கி. பி. 929-ல் பிரன்டாஸ் (Brantas) பள்ளத்தாக்கை அடிப்படையாகக் கொண்ட மடாரம் (Mataram); 13ஆம் நூற்றுண்டில் ஜாவா, கிழக்கி லுள்ள ஏனைய தீவுக் கூட்டங்கள் ஆகியவற்றை ஒரே அரசியல் பகுதி யாகக் கொண்டிருந்த ஜங்களா-கேதிரி (Janggala-Kediri) சாம் ராச்சியங்கள். மூன்றுவதாகக் கூறப்பட்ட இராச்சியம் ஜாவாவின் வடக்குக் கடற்கரையோரப் பகுதிகளில் உள்ள துறைமுகங்களின் வாயிலாக மொலுக்காஸ் தீவில் விளையும் வாசனைத் திரவிய வியாபாரத் தைப் பெருமளவில் விஸ்தரித்தது.

14ஆம் நூற்றுண்டில் ஸ்ரீவிஜய சாம்ராச்சியம் வீழ்ச்சி அடைந்த பின் ஜாவாவின் சிங்கசாரி (Singhasari) சாம்ராச்சியத்திற்கு வாரிசாக வந்த மட்ஜபாஹித் (Madjapahit) இராச்சியம், ஸ்ரீவிஜயர்களுக்குச் சொந்தமான பகுதிகளைத் தன் ஆட்சியின் கீழ்க் கொண்டிருந்தது. இதே சமயத்தில் மொலுக்காஸ் தீவு, மூன்றுவது அரசியல் கேந்திரமாக

வளர்ச்சியடைய ஆரம்பித்தது. இருந்தபோதிலும் மட்ஜபாஹித் அரசர்களுக்கு அடிபணிந்து, இப் பகுதி இரண்டாந்தர அரசியல் பகுதி யாகவே இருந்தது. இதற்கு முன்பு, இந்தோனீசிய சரித்திரத்திலேயே கண்டிராதவாறு, தற்கால இந்தோனீசியாவின் தீவுகள் யாவும் 14ஆம் நூற்றுண்டில் ஒரே அரசனின் கீழ் ஒரே அரசியல் பகுதியாக விளங்கின. மேலும் இவ்வரசர்கள் காலத்தில்தான் சுமத்ராவின் வலிமை குறைந்து, இந்தோனீசியாவின் பிரதம அரசியல் கேந்திரமாக ஜாவா எழுச்சி பெறலாயிற்று. மேலும், ஸ்ரீவிஜய சாம்ராச்சியத்தின் வீழ்ச்சியினுல் சுமத்திராவிற்குள்ளேயே, அரசியல் ரீதியில், உள்நாட்டு மேட்டுநிலப் பகுதிகள், கடற்கரையோரப் பகுதிகளைவிட மேன்மையடைய ஆரம் பித்தன. பாலேம்பாங்கின் புகழ் மங்கியது. இதற்குப் பதிலாக சுமத்ராவின் மேனுங்காபௌ மேட்டுநிலத்தில் ஒரு ஹிந்து மலாய் சாம்ராச்சியம் மேனுங்காபௌ சாம்ராச்சியம் 13ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் மிக உன்னத நிலையை அடைந்தது. மேற்கூறிய சரித்திர கால சம்பவங்கள் இன்றைய மக்கள் பரவலிலும், மக்களின் வாழ்முறை யிலும் பிரதிபலிக்கின்றன. பாலேம்பாங்கைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் வசிக்கும் மக்கள் கடைப்பிடிக்கும் விவசாய முறைகள் பின்தங்கியவை யாகவும், மேனுங்காபௌவின் மேட்டுநிலத்திலுள்ளவர்கள் நீர்ப்பாச னத்தின் துணைகொண்டு தீவிர விவசாய முறைகளைக் கையாளுபவர் களாகவும் இருக்கிருர்கள்.

சுமத்ராவின் அரசியல் பலம் குறையக் குறைய மலாக்கா ஜலசந்திக்கு மறுபகுதியிலுள்ள மலேயா தீபகற்பத்தில் மலாக்கா இராச்சியம் எழுந்தது. அரசியல் ரீதியில் இச் சாம்ராச்சியம் ஸ்ரீவிஜயர் களுக்கு வாரிசாக அமைந்தது எனலாம். இவ்வாறு, ஜாவா மட்ஜ பாஹித் அரசர்கள் காலத்தில் சிறப்புற்றபோதிலும், மலாக்கா நீர்க் கூடலின் வலிமையால் மேலும் ஒரு சாம்ராச்சியம் அதேகாலத்தில் மலேயாவில் இருந்தது.

மலாக்காவின் எழுச்சியில் புதிய அம்சங்கள் தோன்றின. இந்திய கலாசாரம் மங்கி இஸ்லாமிய கலாசாரம் ஓங்கியது. தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளில் அமைக்கப்பட்ட கலாசாரங்கள் யாவும் தென்னிந்திய தீபகற்பத்திலிருந்து வந்து குடியேறிய மக்களாலேயே பரப்பப்பட்டன என்பது கவனத்திற்குரியது. இதன் காரணமாக எவ்வாறு இந்திய மயமாக்கல் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள தீவுகளில் முதலில் மேற்கி லுள்ள தீவுகளில் புகுத்தப்பட்டுப் பின்பு கிழக்கிலுள்ள தீவுகளுக்கு விஸ்தரிக்கப்பட்டதோ, அவ்வாருன முறையையே புதிதாகக் குடிபுகுந்த இஸ்லாம் மதத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் பின்பற்றினுர்கள். வெகு விரைவிலேயே இந்திய கலாசாரத்திற்கு மையமாக விளங்கிய பகுதிகள் யாவும் இஸ்லாமிய மதத்திற்கு கேந்திரங்களாக மாற்றப்பட்டன.

எல்லாத் தீவுகளிலுமுள்ள மக்கள் இஸ்லாமைத் தழுவுவதற்கு வழி வகுக்கப்பட்டது. ஆனால், 17ஆம் நூற்றாண்டுவரை, தப்பியோடிய இந்து மதத்தைப் பின்பற்றிய மட்ஜபாஹித் அரச பரம்பரையினருக்கு அடைக்கலம் தந்த, பாலித்தீவுமட்டும் இன்றுவரை இந்திய காலாசாரத்தையே கொண்டிருக்கிறது. இந்திய கலாசாரத்தின் பரவலில் எவ்வாறான ஏற்றத்தாழ்வுகள் இருந்தனவோ, அவ்வாறே இஸ்லாமிய மதமும் தனக்குரிய கேந்திரப் பகுதிகளை மேற்குத் தீவு களிலும், குறைந்த செல்வாக்குடைய மதப் பரப்பலை கிழக்குப் பகுதி களிலுள்ள தீவுகளிலும் கொண்டிருந்தது. கடற்கரையோரப் பகுதி களிலுள்ள மக்கள் கலாசாரப் புரட்சிக்கு உட்படுத்தப்பட்டபோதிலும், இந்து மதமோ அல்லது இஸ்லாமோ, உள்நாட்டுப் பகுதிகளில் விலங்கினங்களை வழிபடும் மக்களுடைய வாழ்வில் எவ்விதமான மாற் றத்தையும் ஏற்படுத்தத் தவறின.

பொதுவாக இந்தோனீசியத் தீவுகள் யாவிலும் இஸ்லாமிய மதம் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டபோதிலும், பிராந்திய ரீதியில் பல வேறுபாடுகளும் இருந்தன. உதாரணமாக, சுமத்ராவிலுள்ள அட்ஜெ மன்னர்கள் தீவிர இஸ்லாமியர்களாகத் திகழ, ஜாவாவிலுள்ளவர்களோ, அதை ஒரு சாதாரண சமயமாகவே மதித்தனர். இந்து, பௌத்தம், இஸ்லாம் ஆகிய மும்மதங்களின் கலப்பிலெழுந்த ஒரு 'மாறுபட்ட இஸ்லாமிய மதத்தையே' இன்றும் ஜாவா மக்களிடம் காணலாம். பிற இந்தோனீசியத் தீவுகளில் பொதுவாக மக்களின் மதம் இஸ்லாம் என்றாலும், மத்திய கிழக்கு நாடுகளில் உள்ளதைப்போன்ற உண்மை யான இஸ்லாம் மதத்தை இங்குக் காண்பதரிது.

இஸ்லாமிய மதம் பரவியதின் பயனாக இந்தோனீசியத் தீவுகளில் வழக்கிலிருந்த பல்வேறு மொழிகள் எளிமையாக்கப்பட்டு, புதிய, எல்லோரும் பேசக்கூடிய, 'மலாய்' மொழி ஒன்று தோன்றியது. இன்றைய இந்தோனீசியாவின் தேசிய மொழியாகிய 'பாஷா இந்தோனீசியா' (Basha Indonesia) மலாய் மொழியையே அடிப் படையாகக் கொண்டிருக்கிறது. மத ரீதியிலும் மொழி ரீதியிலும் ஒற்றுமை ஏற்பட்டதென்றாலும், அரசியல் ரீதியில் இந்தோனீசியா குழப்பம் நிறைந்ததாகவே இருந்தது. இந்தியப் பேரரசுகளின் பகுதிகள் ஒவ்வொன்றும் புதிய மதத்தைத் தழுவுங்கால் புதிய இராச்சியங்களாக மாறின. இவ்வாறு மட்ஜபாஹித் இராச்சியம் சிதறுண்டது. ஒருசில காலத்திற்குப் பின்பு மலாக்காவை அரசியல் கேந்திரமாகக்கொண்டு இந்தப் பல்வேறு இஸ்லாமிய இராச்சியங்கள் ஒரே அரசியல் பகுதியாக அமைவதற்கான சூழ்நிலை ஏற்பட்டபொழுது, போர்த்துகீசியர்கள் மலாக்கா (மலேயா தீபகற்பம்) வைக் (1511-ல்) கைப்பற்றியதனால், இம் முயற்சி தோல்வியுற்றது. போர்த்துகீசியரைப் பொறுத்தவரை

அவர்கள் மலாக்கா நீர்க்கூடலைத் தங்கள் ஆதிக்கத்தின்கீழ் வைத்துக் கொள்ள முயன்றுர்கள் என்பதைத்தவிர, வேறு எவ்விதமான மாற்றங் களையும் இந்தோனீசியாவில் அவர்கள் ஏற்படுத்தவில்லை. மேலும், பின்னிலத்தில் உணவுப் பொருள்களை விளைவிப்பதற்குச் சாதகமான சூழ்நிலைகள் இல்லாததால் மலாக்காவில் வேரூன்றிய போர்த்துகீசியரின் ஆதிக்கம் வலிவிழந்தே காணப்பட்டது. ஜாவாவில் போர்த்துகீசிய ஆதிக்கத்தை ஏற்படுத்த எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் யாவும் பயனளிக்கவில்லை. இவர்களுக்கு வாரிசாக 17ஆம் நூற்றுண்டில் இந்தோனீசியத் தீவுகளில் காலடி வைத்த டச்சுக்காரர்கள் இந்தோனீசி யாவின் அரசியல் சூழ்நிலையில் புரட்சிகரமான மாற்றங்களை ஏற்படுத்தினர்.

(உ) டச்சு ஆதிக்கத்தில் இந்தோனீசியா

வாசனைத்திரவிய வியாபாரத்திஞல் ஈர்க்கப்பட்டு, இந்தோனீசியத் தீவுகளுக்கு வந்த டச்சுக்காரர்கள், ஜவாவின் ராணுவ ரீதியிலுள்ள முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்திருந்தார்கள். போர்த்துகீசியரைப்போல் ஒருசில கடற்கரைப் பகுதிகளில்மட்டும் குடியேருமல், எல்லாத் தீவு களையும் தங்கள் ஆதிக்கத்தில் கொண்டுவர வந்த நாள்தொட்டே முயன் றனர். அவர்களின் முதல் வியாபாரத்தலம் 1621-ல் படேவியாவில் அமைக்கப்பட்டது. இக் காலத்தில் சுமத்ராவிலிருந்த அட்ஜெ, மடாரம் ஆகிய பேரரசுகள், ஜாவாவிலுள்ள குறுநில மன்னர்களுடன் ஒத்துழைத்திருப்பார்களேயாஞல், டச்சு ஆதிக்கமென்பதே தென் கிழக்கு ஆசியாவில் தோன்றி இருக்காது. ஆஞல், இவர்களுக்கிடையே யிருந்த சச்சரவுகள்—வியாபார மார்க்கங்களை யார் கட்டுப்படுத்துவது என்ற பிரச்சினையிலும், தொன்மையாயிருந்துவரும் விரோதமும்— டச்சுக்காரர்களுக்குப் ‘பிரித்து ஆளும்’ கொள்கையைப் பின்பற்ற வழி வகுத்தன. 1641-ல் போர்த்துகீசியரிடமிருந்து டச்சுக்காரர்கள் மலாக்காவை வென்றனர். இதஞல் மலாக்கா நீர்க்கூடல் டச்சு ஆதிக் கத்தின்கீழ் வந்தது. முக்கிய வியாபார மார்க்கத்தைக் கைப்பற்றிக் கொண்ட இவர்கள் மெள்ள சுமத்ராவின் கடற்கரைப் பகுதிகளிலும், ஜாவாவின் வடக்குப் பகுதியிலும் தங்களின் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டி னர். 1605-ல் மொலுக்காஸில் முதல் டச்சுக் குடியிருப்பு ஏற்படுத்தப் பட்டபோதிலும் 1667-ல் தான் மொலுக்காஸ் முழுவதும் அவர்கள் வச மாகியது. இதேகாலத்தில் மலாக்காவை அரசியல் ரீதியிலும், படேவி யாவைப் பொருளாதார ரீதியிலும் முக்கியமெனக் கொண்டிருந்ததால், சுமத்ராவின் பொருளாதார வளர்ச்சி—கடற்கரை வாணிபம் மூலம் செல்வம் தேடுவது மங்கியது. உள்நாட்டிலிருந்த முகம்மதிய இராச் சியங்கள் யாவும் வலிவிழந்தன. டச்சுக்காரர்கள் சுமத்ராவையும் தங்கள் ஆட்சியின்கீழ்க் கொண்டுவந்தனர். இதற்கிடையில் ஜவா முழுவதும்

பிரித்தாளும் கொள்கைக்கு இரையாகி, டச்சுக்காரர்களுக்கு அடிமை நாடாகியது. மேற்கூறிய பிரதேசப் பிடிப்புகள் யாவும் நேரிடையான, ஐரோப்பாவிலிருந்த டச்சு அரசாங்கத்தின் உத்தரவின்பேரில் நடக்க வில்லை. இந்தியாவில் பிரிட்டிஷ் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி இருந்தது போல், கிழக்கிந்தியத் தீவுகளில் வியாபாரத்திற்காக அமைக்கப்பட்ட 'டச்சுக் கிழக்கு இந்தியத் தீவுகள் கம்பெனி' மேற்கொண்ட அரசியல் தந்திரங்களினால் இந்தோனீசியத் தீவுகள் கம்பெனிக்குச் சொந்த மாயின. இச்சூழ்நிலையில் 1798-ல் இந்த டச்சுக் கம்பெனி கலைக்கப் பட்டு, ஐரோப்பாவிலிருந்த டச்சு அரசாங்கம் கிழக்கிந்தியத் தீவுகளில் நேரடி ஆட்சி செய்யும் உரிமையை மேற்கொண்டது. ஆட்சியாளர் களில் மாறுதல் ஏற்பட்டாலும், டச்சு நாட்டை வளப்படுத்த கிழக்கு இந்தியத் தீவுகளைச் சூறையாடும் மனப்பான்மையில் எவ்வித மாறு தலும் ஏற்படவில்லை. 1870 முதற்கொண்டு தனியார் முதலீடுகள் ஊக்குவிக்கப்பட்டு, இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு வழிசெய்யப்பட்டது. ஆனால், 1901–2 காலத்திலிருந்து கடைப்பிடிக்கப் பட்ட பொருளாதாரக் கொள்கைகளே சுதேசி மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உண்மையாகவே உயருவதற்குக் காரணமாயின. நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியைக் காணத் திட்டங்களைச் செயற்படுத்துவதில் அரசாங்கத்தின் பங்கு உயர்ந்து, தனியார்களின் பங்கு குறைந்தது. பொதுவாக இந்தோனீசியத் தீவுகள் எல்லாவற்றிலும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அறிகுறிகள் தோன்றின என்றாலும், பொருளாதார வளர்ச்சி நிலைகளில், ஜாவாவிற்கும் பிற தீவுகளுக்கும் இடையே இருந்த ஏற்றத்தாழ்வானது விரிந்துகொண்டே வந்தது. மேலும், 1824-ல் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட ஆங்கிலோ டச்சு உடன்படிக்கையின்படி மலாக்கா, பிரிட்டிஷ் அதிகாரத்துக்கு மாற்றப்பட்டதாலும், அதேசமயத் தில் சிங்கப்பூர், பினாங் ஆகிய தீவுகளில் பிரிட்டிஷார் அதிகாரம் ஓங்கி வளர்ந்ததாலும், சுமத்திராவிலுள்ள அட்ஜெ மக்கள் விஷயத்தில் டச்சுக்காரர்கள் தலையிடக்கூடாது என்று தீர்மானிக்கப்பட்டதாலும், இந்தோனீசியாவில் பொருளாதார ரீதியில் ஜாவா ஓங்கி வளரவும், மற்றத் தீவுகள் பின்தங்கிய நிலையிலிருப்பதற்கும் ஆகியவற்றிற்கான சூழ்நிலைகள் உருவாகின எனலாம். ஜாவா ஒன்றில்தான் டச்சுக் காரர்கள் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கான தீவிரத்தைக் காட்டினர். இவ் வாறான பொருளாதார வளர்ச்சியின் காரணமாக ஜாவாவின் மக்கள் தொகை, மற்றத் தீவுகளிலுள்ள விகிதத்தைவிட அதிகமான வீதத் துடன் உயர்ந்தது. 19ஆம் நூற்றாண்டில் ஜாவாவின் மொத்த ஜனத் தொகை இந்தோனீசியாவின் மொத்த மக்கள்தொகையில் 50%-லிருந்து 75% ஆகக் கூடியது.

இவ்வாறு ஜாவாவிலேயே டச்சுக்காரர்கள் தங்கள் முழு கவனத்தை யும் செலுத்தியதற்கு பின்வருவனவற்றையும் காரணமாகக் கூறலாம்.

மேட்டுநிலங்களும், தாழ் சமநிலங்களும் அடுத்தடுத்து உள்ளதும், காலநிலையில் ஆண்டு முழுமையும் மழை பெறும் மேற்குப் பகுதிக்கும், வறண்ட பருவத்தைக்கொண்ட கிழக்குப் பகுதிக்குமுள்ள வித்தியாசங் களும் ஆகியவை நானுவிதமான அயனமண்டலப் பயிர்களை விளைப்ப தற்குச் சாதகமாக இருந்தது. ஜாவாவின் இயற்கைச் சூழ்நிலைகளுக் கேற்ற பயிர்கள் யாவை என்பதைப்பற்றி ஆராய்ச்சி செய்யப்பட்டு, 19ஆம் நூற்றாண்டின் மத்தியில், இதற்கு முன்பு ஜாவாவில் பயிரிடப் படாத புதுப்பயிர்கள் புகுத்தப்பட்டன. முதன் முதலில் தேயிலை, சின்கோனு பயிர்கள் புகுத்தப்பட்டு, விரைவிலேயே முக்கியப் பயிர்களா கத் திகழ்ந்தன. ஆயினும், தொன்றுதொட்டு விளைக்கப்படும் காப்பி, கரும்புப் பயிர்களுக்குப் போட்டியாக எந்தக் காலத்திலும் இவை விளங் கியதில்லை. உணவு உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்காக, மரவள்ளிக் கிழங்கு (Cassava), நெல் விளையும் நிலங்களில் இரண்டாவது துணைப் பயிராக மேற்கொள்ளப்பட்டது. இப் பயிர் அரிசிப் பற்றுக்குறையை ஈடு கட்டியதோடல்லாமல் விரைவாக வளர்ந்துவரும் மக்கள்தொகையின் உணவுத் தேவையையும் பூர்த்திசெய்வதோடல்லாமல் ஏற்றுமதிக்கான பொருளையும் ஈட்டித் தந்தது. இவ்வாறு புதிய பயிர்களைப் புகுத்துதல் எல்லாவிதங்களிலும் இந்தோனீசிய மக்களுக்கு ஒரு பெரும் பலனை அளித்தது என்று சொல்ல முடியாது. புதிதாக ஏற்படுத்தப்பட்ட நிலங் களில் வேலை செய்வதற்காகத் தொழிலாளிகள் வலுக்கட்டாயப்படுத்தப் பட்டதால், தொன்மைவாய்ந்த கிராமிய அடிப்படையில் இருந்த இந்தோ னீசியாவின் ஒற்றுமை சீர்குலைக்கப்பட்டது. இது எவ்வாறிருப்பினும் மேற்கூறிய 'புதுப்பயிர் முறைகள்' (cultuur stelsel) இந்தோனீசி யாவின் பொருளாதார பலத்தை வலுப்படுத்தியது என்பதில் சந்தேக மில்லை. வடக்கு ஜாவா முழுவதிலும் தீவிர சாகுபடி முறைகள்—படேவியா, சுரபாயா, செமராங் (Semarang) ஆகிய மூன்று துறை முகங்களின் பின் நிலப்பகுதிகளில் விவசாய முறையில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள்—1870-லேயே பெரும் பயன்களை நல்கின. ஏறத்தாழ ஜாவாவின் எல்லாப் பகுதிகளையும், அயன மண்டலத்தில் உள்ள வேறு எந்த பிராந்தியத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு, நெருக்கமான சாலைகள் இணைத்தன. இந்த நிலையில் முன்னேற்றமடைந்த வடமேற்கு ஐரோப்பாவிலுள்ளதைப் போன்றே போக்குவரத்து வசதிகள் அமைந் திருந்தன.

1870-ல் விவசாயச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டதன் காரணமாக விவசாய முறைகளில் பல மாறுதல்கள் தோன்றின. இதற்கு முன்பு இந்தோனீசியாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் யாவும் ஜாவாவிலேயே சுதேசி மக்களின் நிலங்களில், ஐயோப்பியர்களின் மேற்பார்வையில் விளைக்கப்பட்டன. 1870-க்குப் பின்பு இதுவரை விவசாயத்தின் கீழ்க் கொண்டுவராத நிலங்கள் யாவும் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானவை

என்ற சட்டம் இயற்றப்பட்டதோடல்லாமல், இந் நிலங்கள் நீண்டகால குத்தகைக்கு—75 ஆண்டுகள்வரை—தனிப்பட்டோருக்கு அளிக்கப் பட்டன. இதைத் தொடர்ந்து தோட்டப் பயிர்களின் பரப்பில் பெரு வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. நல்ல போக்குவரத்து வசதிகளைக் கொண்டிருந்த தாலும், மக்கள்தொகை மிகுந்திருந்ததாலும், அமைதியான நிர்வாகத் தைக் கொண்டிருந்ததாலும் பெரும்பான்மையான முன்னேற்றங்கள் யாவும் ஜாவாவிலேயே ஏற்பட்டன. ஜாவாவின் தாழ்நிலப் பகுதிகள் யாவும் ஏற்கெனவே தீவிர முறையில் பயன்படுத்தப்பட்டுவந்ததால், பணப்பயிர்களை விளைவிக்கும் புதிய எஸ்டேட்டுகள் யாவும் ஜாவாவின் உள்நாட்டுப் பகுதியிலுள்ள மேட்டுநிலங்களிலேயே நிர்மாணிக்கப் பட்டன. இப் பகுதிகளில் காணும் இயற்கைச் சூழ்நிலைகள் காப்பி, தேயிலை, கொய்னு ஆகியவற்றைப் பயிர் செய்வதற்கு மிக்க துணையா யிருந்தன. உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கான தேவை வளரவளர, மேற் கூறிய மூன்று பயிர்களைக் குறிப்பிட்ட பகுதிகளில் பயிர் செய்யும் முறை யும் கூடவே தோன்றியது. உதாரணமாக, வறண்ட பருவத்தைக் கொண்டிருக்கும் காரணத்தினுல் கிழக்கு ஜாவாவிலுள்ள மேட்டுநிலங் களில் காப்பி சிறப்பான பயிராயிற்று. இன்றும் இப் பகுதியில் இப்பயிர் எஸ்டேட் முறையிலேயே விளைக்கப்படுகிறது. தேயிலை, கொய்னு ஆகியவை மேற்கிலுள்ள மேட்டு நிலங்களைப் பிடித்துக்கொண்டன. தொடக்க காலத்தில் தொழிலாளர்களை இப்பகுதிகளுக்குக் கொண்டு வருவது ஒரு பிரச்சினையாக இருந்தபோதிலும், ஜாவாவின் மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்தால் ஏற்பட்ட நெரிசல் இப் பிரச்சினையைக் காலப் போக்கில் தீர்த்துவைக்க உதவியது. இவ்வாறே போக்குவரத்துச் சாதனங்களை அமைப்பதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டபோதிலும், இம் மேட்டுநிலங்களுக்குப் பணிபுரியும் சாலைகளும் இருப்புப்பாதைகளும் விரைவிலேயே அமைக்கப்பட்டன. தாழ்நிலங்களில் முன்பே அமைக் கப்பட்டிருந்த சாலைகளும் இருப்புப்பாதைகளும், புதிதாக மேட்டு நிலங்களில் அமைக்கப்பட்டவற்ருேடு சேர்ந்து ஜாவாவிற்கு நெருக்க மான போக்குவரத்து மார்க்கங்களை அமைத்துத் தந்தன. இவ்வாறு விரைவாக வளர்ந்துவரும் ஜாவாவில் நீண்டகாலத்திற்கு பாதகமாக அதனுடைய மக்கள்தொகை வளர்ச்சி அமைந்தது. இக்காரணமாக 19ஆம் நூற்ருண்டின் பிற்பகுதியில் எஸ்டேட் குத்தகைக்காரர்களின் கவனம் பிற தீவுகளின்மீது சென்றது. இருந்தபோதிலும் ஜாவா, மதுரா ஆகிய இரு தீவுகளும், இந்தோனீசியாவின் ஏற்றுமதி வாணிபத் தின் 82%-க்கான பொருள்களை 1894-ல் விளைத்துக் கொடுத்தன. பின்பு மற்றத் தீவுகளின் பங்கு உயர ஆரம்பித்தது. 1925-ல் ஜாவா, மதுரா தீவுகளின் பங்கு 50%ஆகக் குறைந்தது.

1827-ல் செலிபீஸ் தீவிலுள்ள மினஹாஸா (Minahasa) பகுதி யிலும் சுமத்ராவின் பல்வேறு மேட்டுநிலப் பகுதிகளிலும், 1854-ல்

மொலூக்காஸிலும் காப்பித் தோட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. இருபதாம் நூற்றுண்டின் ஆரம்ப காலத்தில் சர்வதேச சந்தையில் கொப்பரை ஏற்றுமதிக்கான தேவை அதிகரித்ததால் மேற்கூறிய மூன்று தீவுகளிலும் தென்னை எஸ்டேட்டுகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. விரைவிலேயே இப் பொருள் இத் தீவுகளின் பிரதான ஏற்றுமதிப் பொருளாக ஆயிற்று. கப்பல்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரி கிடைக்குமிடங்களைத் தேடிப்பிடிப்பதில் ஏற்பட்ட ஆர்வத்தின் காரணமாக, தெற்கு போர்னியோவின் மார்த்தப்புரு (Martapura), கிழக்கு போர்னியோவின் குடைய் (Kutei), மேற்கு சுமத்ராவின் உம்பிலின் (Umbilin) ஆகிய இடங்களில் நிலக்கரி எடுத்தல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. பங்கா (Banga), பெலிடுங் (Belitung) ஆகிய தீவுகளில் வெள்ளீயம் எடுக்கும் தொழில் 1852-ல் தொடங்கப்பட்டது.

தென்கிழக்கு சுமத்ராவில் எஸ்டேட்டுகளுக்கான 'தோட்டப் பிராந்தியம்' (cultuurgebied = plantations district) 1870-ல் நிறுவப்பட்டது, இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்காக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டட முயற்சிகளுக்குச் சிகரமாக அமைந்தது. கடற்கரைக்குப் பின்நிலத்தில், ஆஷான் நதிக்கும், அட்ஜே மேட்டு நிலத்தின் தெற்கு ஓரத்திற்கும் இடையிலுள்ள இப் பகுதி 1857-ல் முதல் முதலாக டச்சுக் குடியேற்றங்களைக் கொண்டது. இப் பகுதி, சுமத்திராவிலேயே விவசாயத்திற்காகச் சிறப்பான பகுதி, எவ்வாறு சாதகமான புவியியல் கூறுபாடுகளைக் கொண்டுள்ளது என்பதைப்பற்றி முன் அத்தியாயத்திலேயே குறிப்பிடப்பட்டது. சுமத்ராவிலேயே மிகக் குறுகிய, 5–7 மைல்கள் அகலங்கொண்ட சதுப்பு நிலப்பட்டையின் பின்னுல் எரிமலைக் குழம்புகளினின்றும் தோன்றிய வளமான மண்ணைப் பெற்றிருக்கும் இப் பகுதி விவசாயத்திற்கு மிகவும் உகந்தது. மேலும், ஜாவாவைக்காட்டிலும் இப் பகுதி கப்பல் போக்குவரத்து மார்க்கங்களுக்கு மிக சமீபத்தில் இருந்தது என்பதும், 1869-ல் சூயெஸ் கால்வாய் திறக்கப்பட்டது என்பதும் தோட்டப் பிராந்தியத்தின் விரைவான முன்னேற்றத்திற்கு உதவின. 1863-ல் புகையிலைத் தோட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன என்றுலும், பின்பு காப்பி, தேயிலை, எண்ணெய்ப் பனை, ஸிஸால் (sisal) தோட்டங்களும் பெருகின. இதைத் தவிர, தென்கிழக்கு சுமத்ரா, இந்தோனீசியாவின் மிகப் பெரிய எண்ணெய் வயல்களைக் கொண்டிருக்கிறது. இந் நூற்றுண்டின் ஆரம்ப காலத்தில் எண்ணெய் உற்பத்தியில் சுமத்ரா, ஜாவாவையும் மிஞ்சியது.

இவ்வாறு 20ஆம் நூற்றுண்டின் ஆரம்ப காலத்தில் இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார நிலைகளில் தொன்றுதொட்டுவரும் 'இரட்டைத் தன்மை' (dualism) நீடிப்பதற்கு டச்சுக்காரர்களின் பொருளாதாரச் செயல்கள் மறைமுகமாக உதவின. ஜாவாவின் வளர்ச்சி ஒருபுறமும்,

பிற தீவுகளின் வளர்ச்சி மறுபுறமும், தனித்தன்மை வாய்ந்தவை களாக முன்னேறியதே இவ்விரட்டைத் தன்மைக்குக் காரணமாயிற்று.

பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான செயல்கள், தீவுகளின் சில பகுதி களிலேயே ஒருமுகப்படுத்தப்பட்டன என்றாலும், இதைத் தொடர்ந்து விரிவடைந்த டச்சுக்காரர்களின் அரசியல் ஆதிக்கம் இந்தோனீசியாவின் எல்லாத் தீவுகளிலும் முழுமையாகப் பரவியது. இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்க காலத்தில் பாலியைத் தவிர, பிற தீவுகள் யாவும் டச்சு வசமாயின. 1908-ல், பாலித் தீவில் இருந்த இந்து அரசர்களும், அவர்களுடைய குடும்பங்களும் தற்கொலை செய்துகொண்ட பிறகு, டச்சுக்காரர்களின் ஆட்சி நிலைநாட்டப்பட்டது. மேற்கு நியூகினியில் டச்சுக்காரர்களின் ஆதிக்கம் எப்பொழுதுமே அழுத்தமாக இருந்த தில்லை. சர்வதேச எல்லைகள், போர்னியோ, நியூகினி, டைமூர் (Timor) ஆகிய தீவுகளிலுள்ள எல்லைகள், 1891, 1905, 1908 வருடங் களில் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கைகளின்படி ஒழுங்குமுறைப்படுத்தப் பட்டன. ஆங்கிலேயர் ஆதிக்கத்தின்கீழ் இருந்தபோதிலும் சிங்கப்பூர் துறைமுகம் இந்தோனீசியாவின் அயல்நாட்டு வாணிபத்திற்குப் பெருமளவில் பயன்படுத்தப்பட்டது. இதனால் ஜாவாவிலுள்ள படேவியாவின் புகழ் மங்கியது எனலாம். சிங்கப்பூருக்கு எதிராக படேவியாவைச் சிறப்புறச் செய்ய டச்சுக்காரர்கள் பல முயற்சிகளைச் செய்தனர். 1850-ல் அரசாங்க உதவியுடன் கப்பல் போக்குவரத்து ஆரம்பிக்கப்பட்டது. சுமத்ரா, மேற்கு போர்னியோ, மகஸார், மொலூகாஸ் ஆகியவற்றை ஜாவாவின் படேவியாவோடு இணைப்ப தற்கே இம்முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதைத் தொடர்ந்து K. P. M. என்றழைக்கப்படும் கப்பல் போக்குவரத்து நிறுவனமும் தொடங்கப்பட்டது. இவ்வாறு இந்தோனீசியாவின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தை சிங்கப்பூருக்குப் பதிலாக 'படேவியாமூலம் நடத்த வேண்டும் என்ற முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டபோதிலும், 1930 வரை மேற்கு போர்னியோ, கிழக்கு சுமத்ரா, ஆகிய பகுதிகளின் ஏற்றுமதி சிங்கப்பூர்மூலமாகவே நடைபெற்றது. முதலாவது, இரண்டாவது உலகப் போருக்கு இடையிலிருந்த காலத்தில், இந்தோனீசியத் தீவுகள் யாவும் மேலும் மேலும் ஜாவாவின் படேவியா வின்மூலமாகவே வியாபாரத்தைத் தொடர்ந்து நடத்துவது என்ற போக்கு வலிவுற்றது. வளரும் வாணிபத்தின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய படேவியா துறைமுகத்தில் பல மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டன. தாண்ட்ஜுங் பெரியுக் (Tandjung Periuk = படேவியா) துறைமுகம் நவீனமாக்கப்பட்டது. இந்தோனீசியாவின் முதல்நிலைப் பொருள் களான (primary products) ரப்பர்போன்ற பொருள்களைப் பதனிடு வதற்கான (processing) தொழிற்சாலைகள் நிறுவப்பட்டன. மேலும், தேவைக்கதிகமான மக்கள்தொகையைக் கொண்டிருக்கும் ஜாவாவி

லிருந்து தொழிலாளர்கள் இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகளில் கூட்டம் கூட்டமாகக் குடியேற்றப்பட்டனர். இச் செய்கையும், ஜாவாவை, இந்தோனீசியாவின் தொழில்வள மையமாகவும் அலுவலகத் தலைத் தீவாகவும் மேற்கொள்ளப்பட்ட முயற்சிகளும் அரசியல் ரீதியில் இந்தோனீசியாவின் இரட்டைத் தன்மையை பலவீனப்படுத்தி, தேசிய ஒற்றுமைக்கு வழிவகுத்தன எனலாம்.

(ஊ) டச்சு ஆதிக்கத்தின்கீழ் சமூகப் புவியியலில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள்

மட்ஜபாஹித் பேரரசின் வீழ்ச்சிக்குப் பின்னர், அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றிய டச்சுக்காரர்கள், முதலில் இந்தோனீசியாவில் நிலவிய பல்திசை நோக்கி இழுக்கும் நோக்குகளைப் (Centrifugal tendencies) பயன்படுத்தித் தங்கள் அதிகாரத்தை நிலைநாட்டியதோடல்லாமல் பின்பு இந்தோனீசியாவை ஒரே அரசியல் பிரிவாக மாற்றியமைத்தார்கள். இந்தோனீசியாவினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சிக்காக அவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் அவர்களுடைய ஆதிக்கத்தை நீடித்து நிலைக்க உதவின. என்றாலும், இவ்வாறான முன்னேற்றத்திற்காக அவர்கள் கடைப்பிடித்த சில முறைகள் காலப்போக்கில் டச்சு ஆதிக்கத்தின் வீழ்ச்சிக்கு அடிகோலின.

டச்சு ஆட்சியின் அரசியல் ஆதிக்க மையம், தொன்றுதொட்டு மையமாக விளங்கிய கிழக்கு மத்திய ஜாவாவிலிருந்து மேற்குப் பகுதிக்கு மாற்றப்பட்டது. அதாவது படேவியா, புதிய ஆட்சியின் தலைநகராகச் சிறப்படைந்தது. தான் அமைந்திருக்கும் இடத்தின் சிறப்புகளால் படேவியா, தொன்றுதொட்டு ஒன்றோடொன்று போட்டியிட்ட தென்கிழக்கு சுமத்ரா, கிழக்கு மத்திய ஜாவா ஆகிய இரு பகுதிகளுக்கும் சாதகமாக இருந்த சூழ்நிலைகளைத் தன்னிடம் ஒருமுகப் படுத்திக்கொண்டது.

போக்குவரத்து வசதிகளின் விஸ்தரிப்பு, மத்திய நிர்வாகத்துறை ஆகியவைகளை நிர்மாணிப்பதன்மூலமே இந்தோனீசியா, டச்சு ஆட்சியின்கீழ் ஐக்கியப்படுத்தப்பட்டது என்பது முழு உண்மை ஆகாது. ஏனெனில், மேற்கூறிய வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்காக டச்சுக்காரர்கள் கையாண்ட முறைகள் இந்தோனீசியாவின் பலதரப்பட்ட சமூக அமைப்பில் புரட்சிகரமான மாறுதலைத் தோற்றுவித்தன. இம் மாறுதல்களே பின்பு 'டச்சுக்காரர்களை இந்தோனீசியாவின் விரோதிகள்' என்ற எண்ணத்தை வளர்க்கக் காரணமாயின. உதாரணமாக, 17ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிக் கட்டத்தில் இந்தோனீசியாவின் பல்வேறு இராச்சியங்கள் அன்னியரான டச்சுக்காரர்களை எதிர்த்து, ஒரு 'புண்ணியப் போரை'த் (holy war) துவங்க எண்ணின. ஆயினும்

இவ்விராச்சியங்களுக்கிடையேயுள்ள உள்நாட்டுப் பூசல்கள் அவைகளை ஒன்ருக டச்சு ஆதிக்கத்திற்கு எதிராக இணைவதற்குத் தடையாக இருந்தன. ஆயினும், டச்சு ஆதிக்கத்திற்கு எதிராக அக்காலத்தில் தோன்றிய அறிகுறிகள் பின்பு தேசிய எழுச்சிக்கு வழிவகுத்தன. மேலும், ஒரு தீவிலுள்ள மக்களை மற்ருெரு தீவிற்கு எடுத்துச்சென்று கூலிகளாக வேலைவாங்கிய டச்சுக்காரர்களின் முறையானது தனித் தனியே தம் உலகங்களில் வாழும் சமூகங்களை ஒன்ருேடொன்று இணைத்து, எல்லாத் தீவிலுள்ள மக்களும் இந்தோனீசியர்களே என்ற மனப்பான்மையை உறுதிப்படுத்தியது. இதைத் தவிர, வீதியில் பேசப் படும் மலாய் மொழியைப் பொதுமொழியாக, மறைமுகமாக டச்சுக் காரர்கள் புழக்கத்தில கொண்டுவந்தது, இதுகாறும் மொழிப் பிரச்சினை யினல் 'தனித்தனியாக நின்ற மக்கள் இனங்களை ஒன்ருேடொன்று புரிந்துகொள்ளவும் உதவியது.

பொருளாதாரச் செயல்களுக்கான நடவடிக்கைகள் இவ்வாறு டச்சு ஆதிக்கத்திற்கு எதிர்ப்பை ஒருபுறம் வளர்க்க, கிறித்துவ மதத்தைப் பரப்புவதற்கான செயல்களும், அவற்றின் விளைவுகளும் பிறிதோர்புறம் இந்தோனீசியாவில் மக்களிடம் வெறுப்பைத் தோற்றுவித்தன. இவ்வாறு இந்தோனீசியாவின் முக்கியப் பகுதிகளின் சமூகப் புவியியலில் ஏற்பட்ட மாறுதல்களைக் கவனித்தல் அவசியம்.

டச்சுக் கம்பெனி ஆட்சி காலத்தின்போது அம்போன் தீவில் கிறித்துவ மதத்தைத் தழுவிய மக்கள், மதுரா தீவில் இஸ்லாமைத் தழுவிய மக்கள் ஆகியவர்கள் படேவியாவில் ஊழியம் செய்யும் வாய்ப்பை மிகுதியாகப் பெற்றனர். இவர்களைத் தவிர, படேவியாவின் மக்கள் சமூகம் ஆரம்பத்திலிருந்தே பலதரப்பட்டதாக இருந்தது. இந் நகரத்தின் ஆதிமக்களென்று அழைக்கப்பட்டவர்கள் இந்திய தீப கற்பத்திலிருந்து ஜாவாவினுள் குடியேற்றப்பட்ட அடிமைகளின் வழி வந்தோரே. மேலும், ஜாவாவைத் தவிர, மற்றத் தீவுகளிலிருந்து வரும் மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பைத் தருவதே டச்சு ஆதிக்கத்தின் சிறப் பான கொள்கையாக இருந்துவந்தது. இவ்வாறு பல திசைகளி லிருந்தும் பல தீவுகளிலிருந்தும் வந்து குடியேறிய மக்கள் படேவியா நகரத்தில் தங்களுக்கென்று அமைத்துக்கொண்ட பகுதிகளில் தனித் தனியான சமூகமாகவே வாழ்ந்து வந்தனர். படேவியாவின் மக்கள் தொகை வளரவளர, 'வீதி மலாய் மொழி' (Bazaar Malai) இவர்க ளிடம் ஒற்றுமையை வளர்க்கும் ஒருவிதமான தேசிய மொழியாக உதவியது. இவ்வாறு இணைந்த பல்வேறு சமூகங்கள் படேவியா சமூகம் என்று அழைக்கப்பட்டது. தற்காலத்தில் ஜகார்த்தா (Djakarta) சமூகம் என்ற பெயர் வழங்கி வருகிறது.

பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டில் மதமாற்றம் பெருமளவில் முகம் மதியர் அல்லாத தீவுகளில் தீவிரமாகக் கைக்கொள்ளப்பட்டது. பூரு,

ஹல்மஹேரா ஆகிய தீவுகளும், அம்போன் தீவும் பிராட்டெஸ்டென்ட் மதத்தைத் தழுவின. 1860-ல் மினஹாஸா பகுதியும் மத்திய படாக் தீவும் இம் மதத்தைத் தழுவின. ரோமன் கத்தோலிக் பாதிரிமார்கள் படாக் தீவின் சில பகுதிகள், போர்னியோ, நியூகினித் தீவுகள் ஆகிய வற்றிலுள்ள மக்களைக் கத்தோலிக்க மதத்தைத் தழுவச் செய்வதில் வெற்றிபெற்றனர். மேற்கூறிய மதமாற்றம் சமூகப் புவியியலில் வேறு பாட்டை ஏற்படுத்தின என்றாலும், இவ்வாறு மதம் மாறியவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட வாய்ப்புகளே சமூக நிலைகளில் பெரும் ஏற்றத்தாழ்வை ஏற்படுத்தின. உதாரணமாக, டச்சு அரசாங்கம் பின்தங்கிய, விலங்கு களைத் தெய்வமாக வழிபடும் ஆதிக் குடிமக்களை கிறித்துவ மதத்தைக் கொள்ள முனைந்தது. ஆனால், பிராட்டெஸ்டென்ட், கத்தோலிக்கப் பாதிரி மார்களின் செய்கைகள் கல்வியில் சிறந்தும் வாணிபத்தில் சிறப் புற்றும் திகழ்ந்த அம்போன், மினஹாஸா, படாக் தீவுகளிலுள்ள மக்களை குறிக்கோளாகக்கொண்டன. ஏனென்றால், சுதேசி ஜாவா மக்கள், மலாய்கள், இதர முகம்மதியர்கள் ஆகியோரைவிட மேற்கூறியவர்களே எவ்விதத்திலும் சிறப்பான சமூகங்களைப் பெற்றிருந்தனர். இவர்கள் பெருமளவில் பின்பு ஜாவாவில், படேவியாவில் அலுவலக நிர்வாகி களாகவும், படைவீரர்களாகவும், வியாபாரிகளாகவும் ஆதிக்கம் செலுத் தினர். கிறித்துவ மதத்தைத் தழுவியவர்கள் தவிர, கிறித்துவரல்லாத மேனாங்காபெள, புகின், செலுபீஸ், சுமத்ரா, மலேயா ஆகிய பகுதிகளி லிருந்து வந்தோரும் படேவியாவில் குழுமினர்.

இச் சூழ்நிலைகளில் படேவியா சமூகத்தைச் சார்ந்த மக்களின் எண்ணிக்கை 18ஆம் நூற்றாண்டில் 20,000 இருக்க, 1930-ல் 10 இலட்ச மாக உயர்ந்ததில் ஆச்சரியமில்லை. ஆயினும், கடந்த 80 ஆண்டு காலமாக ஜாவாவின் மற்றப் பகுதிகளிலிருந்து இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகளுக்குச் சென்று குடியேறிய ஜாவா மக்களின் தொகை உயர்ந்துகொண்டு வருகின்றது என்பதும் கவனத்திற்குரியதாகும். 1880-ல் அதிக மக்கள்தொகையைக் கொண்ட ஜாவாவிலிருந்து பங்கா, பெலிடுங் ஆகிய தீவுகளில் வெள்ளீயமிருக்கும் பகுதிகளுக்கு மக்கள் கூலிகளாக வெளியேறினர். இதைத்தவிர, சுமத்ராவின் தோட்டப் பிராந்தியத்திற்கும் ஜாவாவிலிருந்தே மக்கள் கூலிவேலைக்காக வரவழைக்கப்பட்டனர். 1937-ல் ஜாவாவைத்தவிர, இதரத் தீவு களிலுள்ள ஜாவா மக்களின் தொகை 350,000 ஆக இருந்தது.

சுமத்ராவின் தோட்டப் பிராந்தியத்தில் ஜாவா மக்களைத் தவிர, சுந்தா தீவுகள், படாக் தீவுகள் ஆகியவற்றிலிருந்து வந்தோரும், மேனாங்காபெள மக்களும் வேலை பெறும் வாய்ப்பைப் பெற்றனர். அதா வது, படேவியாவில் வளர்ந்ததுபோன்ற பலதரப்பட்ட சமூகம் ஒன்று சுமத்ராவின் வடகிழக்குப் பகுதியிலும் உருவாக்கப்பட்டது. 1930-ல்

இப் பகுதியிலிருந்த மொத்த மக்கள்தொகையில், ஒவ்வொரு பிரிவினரின் வீதம் பின்வருமாறு: சுதேசி மலாய்கள் 19·8%; ஜாவானியர்கள் 34·8%; படாக் தீவிலிருந்து வந்தோர் 19·8%; மேனுங்காபௌ மக்கள் 3%; சுந்தாத் தீவிலிருந்து வந்தோர் 1·9%; சீனர்கள் 11·4%. 'வீதி மலாய் மொழி' இங்கும் புழக்கத்தில் கொண்டுவரப்பட்டது.

பெரும்பான்மையாக முகம்மதியர்கள் வசிக்கும் தீவுகளில், கிறித்துவர்களாக்கப்பட்டு அதிக ஊதியம் தரும் வேலைகளைப் பெறுவாய்ப்பைப் பெற்ற கிறித்துவர்களைப் புகுத்தியதும், பிற தீவுகளில் ஜாவா மக்களின் ஆதிக்கத்தை வளரவிட்டதும், ஒவ்வொரு தீவிலும் பல்வேறு சமூகப் பிரச்சினைகளைத் தோற்றுவித்தன.

மேற்கூறிய ஒரு தீவிலிருந்து மற்றொரு தீவிற்குக் குடியேறிய உள்நாட்டு மக்களைத்தவிர, காலனி ஆதிக்கத்தின்போது, 'அன்னியர்கள் பலர் இந்தோனீசியாவில் குடியிருக்க அனுமதிக்கப்பட்டனர். பிரிட்டிஷ் இந்தியர்களின் எண்ணிக்கையில் பாதி, சுமத்திராவின் தோட்டப் பிராந்தியத்தில் காணப்பட்டது. 71,335 மக்களைக்கொண்ட அரேபிய சமூகம் ஒன்று ஜவாவில் குடியேறியது. இவர்களைக்காட்டிலும் சீனர்கள், யூரேஷியர்கள், என்று அழைக்கப்படுபவர்களால் ஏற்பட்ட பிரச்சினை—அதாவது டச்சு ஆதிக்கத்தின்போது அவர்கள் பெற்ற செல்வாக்கு இன்றுவரை தீர்த்துவைக்கப்பட முடியாததாகவே இருக்கிறது. 1860–1930 காலத்தில் சீனர்களின் எண்ணிக்கை, 2,21,438-லிருந்து, 12,33,214 ஆக உயர்ந்தது. இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சி விரிவடைய, சீனர்களின் குடியேற்றம் அதிகரித்தது என்றாலும், 1930-ல் இந்தோனீசியாவின் மொத்த சீன மக்கள்தொகையில் 79% இந்தோனீசியாவில் பிறந்தவர்களாகவே உள்ளார்கள். மொத்த சீனமக்கள் தொகையில் ஏறக்குறைய 50% ஆன 5,82,431 சீனர்கள் ஜவாவில் இருந்தார்கள். இவர்களில் பலர், பல தலைமுறைகளாகவே ஜாவாவில் வாழ்ந்து வந்தோரின் வழித் தோன்றியவர்களாகவே இருந்தார்கள். இதற்கு முரணாக மற்றத் தீவுகளில் இருந்த சீனர்கள்—சுமத்ராவில் 448,542, போர்னியோவில் 134,287, ஏனையோர் செலிபீஸ் தீவில் அண்மையில் குடியேறியவர்களாக, நீண்டகாலத்திற்கு இப் பகுதிகளில் வசிப்பதற்கான நோக்கங்களைக் கொள்ளாதவர்களாக இருந்தார்கள். இக் கொள்கைக்கேற்ப தாற்காலிகமான பொருளாதாரச் செயல்களிலேயே—முதல்நிலைப் பொருள்களைக் கொடுக்கும் துறைகளில் வேலை செய்பவர்களாக—அவர்கள் தங்களை ஈடுபடுத்திக்கொண்டனர். இதற்கு முரணாக ஜாவாவிலுள்ள சீனர்களோ, வாணிபம், போக்குவரத்து, தொழில் ஆகியவற்றில் நிரந்தரமான செல்வாக்கைப் பெறவே முயன்றனர். பொதுவாக ஜாவாவைத் தவிர்த்த மற்றத் தீவுகளில் சீனர்கள் ஜீவனத்திற்கான நெல் பயிரிடும் தொழிலையே மேற்கொண்டிருந்தனர்.

இன்று சீனர்களின் நிலை பெருமளவில் மாறுபட்டுக் காணப்படுகிறது. அவர்கள் சிறப்பான நகரவாசிகளாகவும், மத்திய வகுப்பினராகவும் இந்தோனீசியாவில் வாழ்கின்றனர். 1930-ல் செய்யப்பட்ட மதிப்பீட்டின்படி ஒவ்வொரு சீனர்களின் வருமானம் 800–10,000 ரூபாய்வரை இருந்தது. அதாவது, இந்தோனீசியாவிலுள்ள பிற மக்களின் ஊதியத்தைவிட அதிகமாக இருந்தது. தீவுகளுக்கிடையில் நடைபெறும் வாணிபமும், தீவுகளில் நடைபெற்ற சில்லறை வியாபாரமும், நடுத்தரச் சிறுதொழில் தொழிற்சாலைகளும் இவர்கள் ஆதிக்கத்தின் கீழிருந்தன.

சீனர்களுக்கும் மற்ற சமூகங்களுக்குமிடையே இனக் கலப்பு ஏற்பட்டபோதிலும், சீன இரத்தத்தில் உதித்தவர்கள் சீன நாட்டின் மக்களே என்ற தனிப்பட்ட கொள்கையும் அவர்களால் கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. இக் கொள்கையும், வியாபாரத்தில் அவர்கள் காட்டிய ஈவிரக்கத் தன்மையும் சீனர்களை இந்தோனீசியாவின் பிற சமூகங்களுக்கு எதிரிகளாக்கும் சூழ்நிலையை உருவாக்கியதால், சீனர்கள், டச்சு ஆதிக்கத்தைச் சுதேசி மக்களுக்கெதிராக நிலைநிறுத்தும் பணியில் ஊக்கம் காட்டினர். ஆயினும், ஐரோப்பியர்களுக்குச் சமமான சட்ட ரீதியில் சம உரிமைகள் சீனர்களுக்கு டச்சுக்காரர்கள் எக்காலத்திலும் அளிக்கவில்லை.

ஐரோப்பியர்கள், சுதேசி மக்கள் ஆகியோரின் இனக் கலப்பில் தோன்றிய மக்களுக்கு யூரேஷியர்கள் (Euratians) என்று இனப் பெயர் அளிக்கப்பட்டது. சீனர்களின் ஆதிக்கம் வளர்வதைத் தடுக்க விரும்பியதினால் டச்சு அரசாங்கம் யூரேஷியர்களுக்கு, ஐரோப்பியர்களுக்கு வழங்கப்பட்டதுபோன்ற உரிமைகளை அளித்தது. 1870–1930-ல் ‘ஐரோப்பியர்’களின் எண்ணிக்கை (யூரேஷியர்கள் + ஐரேப்பியர்கள்) 49,901-லிருந்து 240,417 ஆக உயர்ந்தது. இவர்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக டச்சு மொழிமூலம் போதிக்கும் கல்வி நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. மேற்கூறியவர்களைத்தவிர, நெதர்லாந்திலிருந்து குடியேறிய ‘அசல்’ ஐரோப்பியர்களின் எண்ணிக்கை 218,269 ஆக இருந்தது. இவர்களில் 80% ஜாவாவில் இருந்தனர். யூரேஷியர்கள் சட்டத்தின்முன் ஐரோப்பியர்களுக்குச் சமமாகக் கருதப்பட்டதால் எல்லாவிதமான வேலை வாய்ப்புகளையும் பெற்றனர். மேலும், யூரேஷியர்கள் பயிரிடும் நிலங்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக ஆவதையும் சட்டம் தடுத்தது.

இதோனீசியாவின் பல பகுதிகளில் பல்வேறு இனக் குடியிருப்புகளை ஏற்படுத்திய டச்சுக்காரர்கள் இச் சமூகங்களின் உள்நாட்டு நிர்வாகத்திற்காக ஒரு புதிய முறையை உருவாக்கினர். ஒவ்வொரு

இனமும் தனித்தனியே தங்கள் இனத்திலிருந்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தலைவர்கள்மூலமாகவும், அவ்வினத்திற்கு உரிய கோட்பாடுகளின் மூலமும் தன்னைத்தானே நிர்வகித்துக்கொள்ள அனுமதி தரப்பட்டது. இம் முறையினால் ஓர் இனம் மற்றோர் இனத்துடன் கலப்பது தடைப் பட்டது.

1901-ல் இந்தோனீசியாவின் சுதேசி மக்களின் சமூக அமைப்பு முறையைப் பாதுகாக்கப் பல திட்டங்கள் செயற்படுத்தப்பட்டன. ஆனால், சுதேசி மக்களோ இத் திட்டம் பிற்போக்கான சமூக முறைகளை நிலைநாட்டவே டச்சு ஆதிக்கம் செய்த சதியாகும் என்று கருதினார்கள். மேலும், சுதேசி மக்களுக்குப் பிராந்திய பாஷைமூலம் கல்வி அளிக்க வேண்டும், யூரேஷியர்களுக்கு டச்சு மொழியின்மூலம் கல்வியளிக்கப் படவேண்டும் என்ற புதிய திட்டம் சுதேசி மக்களின் கருத்தை உறுதி செய்தது. ஏனென்றால், மேற்கூறிய கல்வித் திட்டத்தில் யூரேஷியர் களும், மேனாட்டுக் கல்வியறிவை விரும்பிய சீனர்களும், மலாய், மக்களும் பொருளாதாரச் செயல்களில் பெருவாய்ப்பைப் பெறவும், சுதேசி மக்கள் தொன்மைவாய்ந்த விவசாயத்தைக் கடைப்பிடிக்கவும் ஆகிய முரண்பாடுகள் தோன்றுவதற்கான வாய்ப்பிருந்தன.

சுதேசி மக்களின் எதிர்ப்பு வளர்ந்தபோதும், இந்தோனீசியாவி லிருந்து பெறும் இலாபம் நெதர்லாந்து நாட்டின் மொத்த தேசிய வருமானத்தில் 30% இருந்ததால், இந்தோனீசியாவை எவ்விதத்தி லும் தங்கள் ஆதிக்கத்தின் கீழ் வைத்துக்கொள்ள டச்சுக்காரர்கள் முனைந்தனர். இதற்கான அவர்களின் பொருளாதாரச் செயல்கள் ஜாவாவையே மையமாகக் கொண்டதால், பிற தீவுகளிலும் டச்சு ஆதிக் கத்திற்கு எதிரான இயக்கம் வளர்ந்தது.

10. இரண்டு உலக மகாயுத்தங்களுக்கும் இடையிலுள்ள காலத்தில் இந்தோனீசியாவில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள்

இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்திற்கு முன்பு இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரம், சிக்கல் வாய்ந்த இயல்பிலேயே வளர்ந்தது. ஜாவா, மதுரா ஆகிய தீவுகளுக்கும், பிற வெளிப்புறத் தீவுகளுக்குமிடையே பொருளாதார ரீதியில் வன்மையான ஏற்றத்தாழ்வுகள் இருந்தன. இதைத் தவிர, உள்நாட்டுத் தேவைக்காகக் கைக்கொள்ளப்பட்ட பொருளாதாரச் செயல்களும், வாணிபத்திற்கான பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் செயல்களும், ஒவ்வொரு தீவிலும் ஒரே பிராந்தியத்தில் போட்டியிட்டதால் ஏற்பட்ட விளைவுகளும் சமூகப் புவியியலில் வேற்றுமைகளை உண்டாக்கின. மக்கள் பரவலை நோக்குங்கால், ஜாவாவும் மதுராவும் அதிக மக்களடர்த்தியைக் கொண்டிருக்க, பிற தீவுகளில் மக்களடர்த்தி குறைவாகவே யிருந்தது. நியூகினி போன்ற தீவுகளில் ச. மைலுக்கு 2 நபர்களுக்கும் குறைவான அடர்த்தியே இருந்தது. இவ்வாறன சீரான தன்மையற்ற மக்கள் பரப்பியலும் இந்தோனீசியாவின் பிரச்சினைகளைத் தீவிரமாக்கின. இவ் வத்தியாயத்தின் முடிவில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அட்டவணைகளிலிருந்து முக்கியப் பயிர்களின் பரவலிலுள்ள பிராந்திய வேறுபாடுகளைப் புரிந்துகொள்ளலாம். இந்தோனீசியாவின் ஒவ்வொரு தீவிலுமுள்ள சிறப்புகளைப்பற்றி இனி கவனிப்போம்.

(அ) ஜாவா

நிலத்தின்மீது தாங்கமுடியாத மக்கள் நெரிசல், ஒவ்வோர் ஏக்கர் நிலத்தின் உச்ச உற்பத்தித்திறன் ஆகிய இரு கூறுபாடுகளே ஜாவாவின் பொருளாதாரத்தின் முக்கிய அம்சங்களாகும். வளம் செறிந்த மண், தொன்றுதொட்டு விவசாயம் செய்து வருவதால் ஏற்பட்ட சுதேசி மக்களின் அநுபவம், டச்சு முயற்சிகளின் காரணமாக ஒவ்வொரு விளைநிலமும் கொல்லைப்புறத் தோட்டமாக தீவிர முறையில் சாகுபடி செய்யப்

பட்டது, பாசன முறைகளில் அபிவிருத்தி ஆகியவை முன்கூறப்பட்ட இரு அம்சங்களின் எழுச்சிக்குக் காரணமாயின. மலைகளும் குன்று களும் செறிந்த ஜாவாவின் மொத்தப் பரப்பில் 66% விளைநிலங்களாக மாற்றப்பட்டதற்கும், பல்வகைப் பயிர்களைப் பயிராக்கும் முறை தோன்றியதற்கும், இயற்கையும் மனிதனும் ஒருவரையொருவர் சரியாகப் புரிந்துகொண்டதே அடிப்படையாக அமைந்தது. மற்றத் தீவுகளுடன் ஒப்பிட்டால் ஜாவாவின் விவசாய முறையில் நன்செய் நெற் பயிருக்கே முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டது என்பது புலனாகும். மக்கள்தொகை உயர, நெல் பயிரிடும் முறைகளில் அபிவிருத்தி அவசியமாயிற்று. இதற்கான தீவிர சாகுபடி முறைகளை டச்சுக் காரர்கள் சுதேசி மக்களுக்குக் கற்பித்தனர். பாசனத்தின் துணை கொண்டு நெல் விளையும் நிலங்களில் (படம் 60) இரண்டாவது பயிராக மீண்டும் நெல்லையோ அல்லது தினையையோ பயிர் செய்ய ஊக்கம் அளிக்கப்பட்டது. வறண்ட காலத்திலும் வறண்ட பகுதிகளிலும் இவ் வாறு இரண்டாவது பயிரை விளைப்பதற்கான நீரைப் பெறுவதற்காக நீர்ப்பாசன வசதிகள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டன. 1937-ல் மொத்த விளைநிலங்களின் பரப்பு 83,22,000 ஏக்கர்களாகவும், சுதேசி நஞ்சை நிலங்களின் பரப்பு 37,07,000 ஏக்கர்களாகவும் இருந்தன. 16,32,000 ஏக்கர்கள் மழை நீரைத் தேக்கிவைக்கும் இடங்களைப் பாசனத்திற்காக நம்பி இருந்தன. நதிகளில் செயற்கைத் தடைகளைக்கொண்டு நீரைத் தேக்கிப் பின்பு கால்வாய்களின்மூலம் நிலங்களுக்கு நீர் செலுத்தப் படுவதே சுதேசிகளின் பாசனமுறையாக இருந்தது. இவ்வாறான பாசன முறைகள் உள்நாட்டிலுள்ள நதிப் பள்ளத்தாக்குகளிலும், மலைச் சரிவுகளில் ஏற்படுத்தப்பட்ட திடல்களிலும் பழக்கத்திலிருந்தன. செழுமையான நிலங்களைக்கொண்ட எரிமலைப் பகுதியான கிழக்கு மத்திய ஜாவாவில் மலைச்சரிவுத் திடல்கள், (terraces on slopes) ஒன்றன்கீழ் ஒன்றாகப் பல வரிசைகளில் அமைக்கப்பட்டன. இப் பகுதி யில் மேல்திடலில் பாய்ச்சப்பட்ட நீர் ஒவ்வொரு திடல் வழியாகவும் ஓடித் தாழ்திடல்களை அடையுமாறு திறமையுடன் அமைக்கப்பட்டன. ஜாவாவில் இவ்வாறான பாசன முறைகள் இன்றும் கைப்பிடிக்கப் படுகின்றன என்றாலும், இம் முறையில் சில பாதகங்களும் உண்டு. மழைகாலங்களில் வெள்ளத்தினால் ஏற்படும் சேதமும் வறண்ட காலத்தில் நீர்ப் பற்றாக்குறையும் பயிர்களை மிகவும் பாதிக்கும் என்பதே இவை. இத் துன்பங்களைப் போக்குவதற்காக, எங்கெங்கு இயற்கைச் சூழ்நிலைகள் சாதகமாக இருந்தனவோ, அங்கெல்லாம் டச்சுக்காரர்கள் நவீன முறையில் பெரிய பாசனத் திட்டங்களை நிர்மாணித்தனர். பொது வாக கடற்கரைத் தாழ்நிலங்களில்—வடிகால் அமைப்பை எவ்வாறு ஒழுங்குபடுத்துவது என்பதை அறியாததால் சுதேசி மக்களால் கைவிடப்பட்ட பகுதிகளில் பெரிய நதிகளின் குறுக்கில்தான் இவ் வாறான திட்டங்கள் செயற்படுத்தப்பட்டன. இம் முயற்சிகளின் விளை



படம் 60. ஜாவா—நெல் விளையும் பகுதிகளும் வனங்களும்

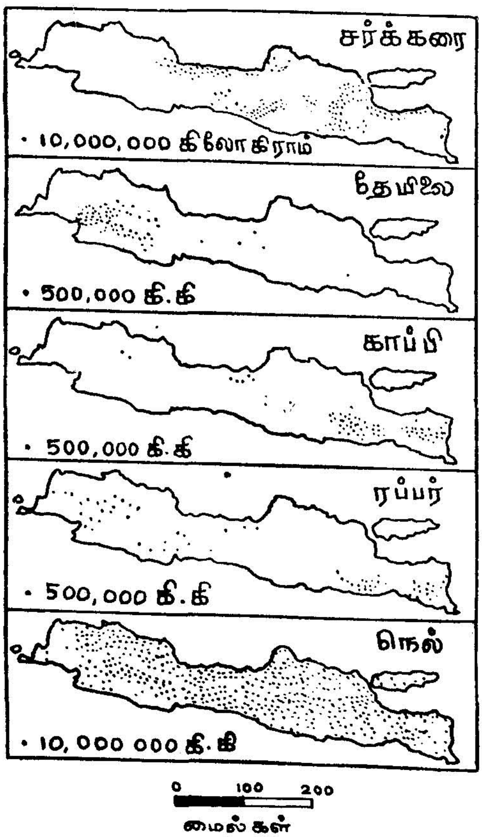
1. நெல் விளையும் பகுதிகள்—பெரும்பாலும் புன்செய் நிலங்கள்
2. நிலையான பாசன வசதிகளைப் பெற்றிருக்கும் நெல் விளையும் பகுதிகள்
3. வனங்கள்

வாக 1937-ல் சுமார் 27,28,000 ஏக்கர்கள் நவீன பாசனத் திட்டங்களின் துணைகொண்டு விளைக்கப்பட்டன. 1947-ல் நீர்ப்பாசன வசதி பெற்ற மொத்த விளைநிலங்களின் பரப்பு, 1941-ல் 66,72,000 ஏக்கர்களாக இருந்தது, 82,78,000 ஆக உயர்ந்தது. இதே காலத்தில் குறைந்த விளைச்சல் திறன் பெற்ற மானவாரி நிலங்களின் மொத்தப் பரப்பு 71,66,000 (1901-ல்) இருந்து 1,13,67,000 (1940-ல்) ஆக உயர்ந்தது. நன்செய் நிலங்களும் புன்செய் நிலங்களும் ஒன்றுகலந்தே ஜாவாவின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் காணப்பட்டாலும், தரன் குறைந்த மண்வகைகளையும் சமமற்ற புறநிலத் தோற்றத்தையும் பெற்றிருக்கும் மேற்கு ஜாவாவில் சாகுபடி செய்யப்படும் மொத்த நிலத்தின் பரப்பில், மானவாரி நிலங்களின் விகிதமே உயர்வாக இருந்தது. வறண்ட பகுதிகளாகக் காட்சியளிக்கும் சுண்ணும்புப் பாறைகள் நிறைந்த தெற்கு, வடமேற்கு ஜாவாவிலும் இத்தகைய நிலைமையே இருந்தது. மதுரா தீவில் 20% நிலங்களே பாசனத்தின்மூலம் பயனடைந்தன.

குறிப்பிடும் அளவிற்குக் கால்நடைகளை வளர்த்தல் வளர்ச்சியடையவில்லை. பண்டாம், பிரியங்கன் ஆகிய ஜாவாவிலுள்ள பிராந்தியத்திலும், மதுராவிலும், அதாவது பொருளாதார ரீதியில் ஏழ்மையான பகுதிகளில்மட்டுமே, கால்நடை வளர்த்தல் முக்கியமாக இருந்தது. பொதுவாகக் கால்நடைகள் நிலங்களை உழுவதற்காகவே வளர்க்கப்பட்டனவேயன்றிப் பால் பண்ணைகளுக்காகவோ அல்லது இறைச்சிக்காகவோ, பெருக்கத்திற்காகவோ வளர்க்கப்படவில்லை. உணவுக்கான பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் நெல்லை விளைவிப்பதற்கு அடுத்தபடியாக மீன் பிடிக்கும் தொழிலே முக்கியமாக இருந்தது. நதிகள், கடல் ஆகியவற்றிலிருந்தும் உள்நாட்டிலுள்ள உவர் நிறைந்த குளங்களினின்றும் மீன்கள் பிடிக்கப்பட்டன. மீன் பிடிக்கும் தொழில் முதன்முதலில் மதுரா தீவில் தான் சிறப்பாக இருந்தது என்பதும், பின்பு ஜாவாவின் உவர்மண் நிறைந்த, வேளாண்மைக்குப் பயன்படாத கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளில் 14ஆம் நூற்றுண்டில் பரவியது என்றும் தெரியவருகிறது. கடந்த சில நூற்றுண்டுகளாக இத் தொழில் ஜாவாவின் பிற பகுதிகளுக்கும் பரவியுள்ளது. வெள்ளக் காலங்களில் நெல் விளைக்கப்படும் நிலங்களில் தேங்கி நிற்கும் மழை நீரில் அரிசிக்குத் துணையாக மீன்பிடித்தல் டச்சுக்காரர்களால் புகுத்தப்பட்டதே மேற்கூறிய பரவலுக்கு வழி வகுத்தது.

எவ்விதம் நோக்கினும், ஜாவாவிலுள்ள விளைநிலங்கள் தங்களுடைய உற்பத்தித் திறனின் உச்சத்தை எட்டிவிட்டன. உதாரணமாக, விளைநிலங்களின் சராசரிப் பரப்பு 1937-ல் 2·2 ஏக்கர்களாகவே இருந்தது. தொடர்ந்து பரவியுள்ள பெருநிலப் பரப்புகளைக் கோரும் பணப்பயிர்களை விளைத்தலுக்கு இவ்விதச் சூழ்நிலையில் இடமில்லை என்ப

தும் தெளிவு. எனினும், ஜாவா குடிமக்கள் தம் நிலத்தில் அரிசியுடன் புகையிலை, நிலக்கடலை ஆகியவற்றையும் பயிர்மாற்று முறையின் வாயிலாகப் (rotation of crops) பயிர் செய்தனர். சிற்சில இடங்களில் தென்னை, தேயிலை ஆகியனவும் விளைக்கப்பட்டன. நெல் பயிரிடுதலின்மூலம் ஒருபுறம் உணவுப் பிரச்சினையை சமாளித்த இக் குடியானவர்கள், பணப் பயிர்களை சீனர்கள், அரேபிய வியாபாரிகளுக்கோ அல்லது எஸ்டேட்டுகளுக்கோ விற்றனர். ஜாவாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மொத்த அளவில் 20% சீவனத்திற்காகப் பயிரிடும் உழவர்களின் நிலத்திலிருந்தே கிடைத்தது. எஞ்சிய 80% சுமார் 1180 எஸ்டேட்டுகளிலிருந்து பெறப்பட்டது. இந்த எஸ்டேட்டுகளின் சராசரிப் பரப்பு 2020 ஏக்கர்களாகவும், அவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 25,95,000 ஏக்கர்களாகவும் இருந்தது. இவற்றில் 14,53,000 ஏக்கர்களே—ஜாவாவின் மொத்தப் பரப்பில் 7%—1937-ல் பயிரிடப்பட்டன. ஜாவாவில் இரண்டுவிதமான எஸ்டேட்டுகள் இருந்தன. முதல்வகை, நீண்டகால குத்தகைக்கு விடப்பட்டு, நிரந்தரப் பயிர்களான (Perennials) ரப்பர், கொய்னு, தேயிலை, காப்பி ஆகியவற்றைப் பயிரிடுவதற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டன. இரண்டாவதுவகை, சுதேசிக் குடியானவர்களிடமிருந்து குறுகியகால குத்தகைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, கரும்பு, தேயிலை (படம் 61) ஆகியவற்றைப் பயிரிடுவதற்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டன. சுதேசி மக்களிடமிருந்து



படம் 61. ஜாவா—முக்கிய விவசாய மூலப் பொருள்களின் உற்பத்தி அளவு (1923ஆம் ஆண்டு நிலவரம்)

கொள்ளப்பட்ட நிலங்களில் தேயிலையும் நெல்லும் ஒன்றுவிட்டு ஓர் ஆண்டுகளில் மாறிமாறிப் பயிரிடப்பட்டன. ஆனால் 18 மாதப் பயிரான கரும்போ, மூன்று அல்லது நான்கு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறைதான் ஒரு குறிப்பிட்ட நிலத்தில் பயிரிடப்பட்டது. எஸ்டேட்டுகளுக்குத் தேவையான தொழிலாளிகள் அண்டையிலுள்ள கிராமங்களிலிருந்தே வந்தார்கள். இவர்கள் குறிப்பிட்ட பருவங்களில் வந்து பணிபுரியும் தொழிலாளர் வகையைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தார்கள். இவ்வித மான தொடர்பு எஸ்டேட்டுகளுக்குத் தேவையான உணவுப்பொருள் களை கிராமங்களிலிருந்து பெறுவதற்கும், கிராமங்களில் விளையும் பணப் பயிர்களை எஸ்டேட்டுகள் வாங்கிக்கொள்வதற்கும் உதவியது. ஜாவா வின் எஸ்டேட்டுமுறை விவசாயம் மலேயாவில் பிற்பட்ட முறையி னின்றும் சிறப்பாக மாறுபட்டு நின்றது. சர்வதேச சந்தையில் ஏற்று மதிப் பொருள்களின் விலையில் ஏற்படும் ஏற்றத்தாழ்வுகள் ஒரு பயிரையே திரும்பத்திரும்ப விளைக்கும் பகுதிகளின் பொருளா தாரத்தைப் பெருமளவில் பாதிக்கும் என்பதை நன்குணர்ந்த டச்சுக் காரர்கள் ஜாவாவிலுள்ள தங்கள் எஸ்டேட்டுகளை இரண்டு அல்லது மூன்றுவகைப் பணப்பயிர்களை விளைக்கும் முறையைக் கையாண்டனர். ஜாவாவின் மொத்த எஸ்டேட்டுகளில் 50% கொண்ட மேற்குப் பகுதியில் பெரும்பாலும் கடைப்பிடிக்கப்பட்ட பயிர் சேர்க்கை முறை (Crop combination) ரப்பர்–தேயிலையாகவோ அல்லது சின்கோனு–தேயிலை யாகவோ இருந்தது. ரப்பர்–காப்பி பயிர்ச் சேர்க்கை கிழக்கு ஜாவாவில் அநுசரிக்கப்பட்டது.

விவசாய வளம் செறிந்த ஜாவாவில் பிற வளங்கள் அரியனவாகவே இருக்கின்றன. 1930-ல், இந்தோனீசியாவின் மொத்த எண்ணெய் உற்பத்தியில் 5% ஜாவாவில் கிடைத்தது. வேறு எவ்விதமான தாதுப் பொருள்களும் ஜாவாவில் இல்லை எனலாம். டெர்ஷியரி காலத்து மலைத் தொடர்களைக் கொண்டுள்ள கிழக்கு ஜாவாவில் தேக்குமரக் காடுகள் உள்ளன.

1930-ல் தோன்றிய பொருளாதார நெருக்கடி, ஜாவாவின் விவசாயக் கொள்கையில் ஒருசில மாறுதல்களை ஏற்படுத்தியது. ரப்பர், தேயிலை, கொய்னு ஆகிய பயிர்கள் விளையும் நிலங்களின் பரப்புகளைக் கட்டுப் படுத்துவதன்மூலம் தேவைக்கு மீறிய உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்படா மல் தடுக்கப்பட்டது. ஆனால், நம்பத்தகுந்த மழையளவைப் பெறுத கிழக்கு ஜாவாவில் விளைக்கப்படும் கரும்பு, காப்பி, தேயிலை ஆகிய வற்றின் பரப்புகளுக்கு இவ்வாறுன உச்சவரம்பை ஏற்படுத்துவதில் அரசாங்கம் எவ்வித அக்கறையும் காட்டவில்லை. இதன் விளைவாக 1930-க்கு முன்பு ஜாவாவின் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாகத் திகழ்ந்த சர்க்கரை ஏற்றுமதியின் அளவு மிகவும் குறைந்துபோயிற்று. 1935-ல்

மொத்தக் கரும்பு பயிரிடும் நிலங்களின் பரப்பு 1930-ல் இருந்த பரப்பில் 10% ஆகக் குறைந்தது. 1940-ல் சாதகமான சூழ்நிலைகள் தோன்றின என்றாலும் கரும்பு பயிரிடும் நிலங்களின் பரப்பு 1930-ல் இருந்ததைவிட 60% குறைந்தே இருந்தது. இந் நிலையில் முன்பு கரும்பு பயிரிடப்பட்டுப் பின்பு கரம்பாக மாறிய நிலங்களில் நெற்பயிர் செய்வதற்காக விவசாயி களை அரசாங்கம் தூண்டியது. 1930-ல் நெல்லுக்குக் கொடுக்கப் பெற்றிருந்த நிலத்தின் பரப்பு 78 இலட்சம் ஏக்கர்களாக இருந்து, பின்பு 1937-ல் 96 இலட்சம் ஏக்கர்களாக உயர்ந்ததற்கு மேற்கூறிய விவசாயக் கொள்கையில் ஏற்பட்ட மாற்றமே காரணமாகியது. இவ்வாறு ஏறக்குறைய உள்நாட்டுத் தேவையில் 94% விழுக்காட்டை உற்பத்தி செய்யும் நிலையை ஜாவா அடைந்தது. தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளி லிருந்து எஞ்சிய 6% தேவை இறக்குமதி செய்யப்பட்டது.

(ஆ) இந்தோனீசியாவின் மற்றத் தீவுகள்

19ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதிவரையில் இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான செயல்கள் யாவும் ஜாவாவின் நிலவளத் தைப் பயன்படுத்துவதிலேயே ஒருமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்ததால், ஜவாவிற்கும் பிற தீவுகளுக்கும் இடையேயுள்ள பொருளாதார முன் னேற்ற நிலைகளிலுள்ள வேற்றுமை மிகக் கூர்மையாகவே இருக் கின்றது. தவிர, ஜாவாவில் விவசாய வளம், அதைச்சார்ந்த விவசாயப் பொருள்களைப் பதனிடும் தொழில் ஆகியவற்றைத் தவிர வேறு எவ்வித மான வளங்களும் இல்லாதபோது, இந்தோனீசியாவின் மற்றத் தீவு களில் நிலவளமும், தாதுப்பொருள் வளமும் அதிக மக்கள் நெரிசல் இல்லாத தன்மையும் இத் தீவுகளில் அகன்ற அடிப்படையைக் கொண்ட பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு ஊன்றுகோலிட உதவின. சுமத்ரா வின் மேற்கு மேட்டுநிலங்களில் உள்ள அட்ஜே சமநிலம், பாலி, லாம் போக், தென் சுமத்ராவில் பண்ட்ஜார்மாஸின் (Bandjarmasin) பகுதி ஆகியவற்றைத் தவிரப் பொதுவாக இத் தீவுகளில் மக்கள் நெரிசல் மிகக் குறைவாகவே இருந்தது. எங்கெங்கெல்லாம் சுதேசி மக்கள் சுதேசி பாசன முறைகளின் துணைகொண்டு நன்செய் நெல் விளைத் தார்களோ, அவ்விடங்களில் மட்டும்தான் மக்கள்தொகை அதிகமாக இருந்தது. உதாரணமாக, திடல்களாக மாற்றப்பட்ட பாலியிலுள்ள மலைச்சரிவுகளும், சுமத்ராவின் மேனுங்காபௌ பிராந்தியமும் தங்களுக் கென்ற திறமை வாய்ந்த சுதேசிப் பாசன முறைகளைக் கையாண்டன. மழைநீரைத் தேக்கிவைப்பதன் மூலமும், மழைகாலங்களில் விளை நிலங்களை வெள்ள நீரில் மூழ்கச் செய்வதன் மூலமும் ஆகிய முறைகளே நன்செய் நெல் விளைப்பதற்கு மற்றப் பிராந்தியங்களில் பயன்படுத்தப் பட்டன. இவ்வாறு ஒருசில பகுதிகளில் நெல் பயிரிடப்பட்டபோதிலும் இந்தோனீசியாவின் மற்றத் தீவுகளில் இடம்பெயர்ந்து செய்யும்

விவசாயமுறையே ஆதிக்கம் செலுத்தியது. இம் முறையினால் நெல்லோ, அல்லது தினையோ முக்கியப் பயிர்களாகக் கொள்ளப்பட்டன.

பொதுவாகப் பார்க்குங்கால், இத் தீவுகளில் 'நிலமில்லாமை' (land hunger) என்ற பிரச்சினை இதுவரையில் எழவில்லை. ஒவ்வொரு தீவிலும் வாழ்ந்த மக்கள்தொகையின் தேவைக்கும் அதிகமான விவசாயத்திற்குரிய நிலப்பரப்புகள் இருந்தமையால், பாசன முறைகளை நவீனமாக்கி, உணவு உற்பத்தித் திறனைப் பெருக்க டச்சுக்காரர்கள் எவ்விதத்திலும் முயலவில்லை. மேலும், ஒவ்வொரு குடியானவனும் தனது தேவைக்கும் மேற்பட்ட அளவில் நிலங்களைப் பெற்றிருந்ததால், புதிதாக ஏற்படுத்தப்பட்ட எஸ்டேட்டுகளிலோ அல்லது தாதுப் பொருள்கள் எடுக்கும் இடங்களிலோ கூலிவேலை செய்வதில் ஆர்வம் காட்டவில்லை. ஆகவே, டச்சுக்காரர்கள் இப் புதிய பொருளாதாரச் செயல்களைச் செயற்படுத்துவதற்காகப் பிற தீவுகளினின்றும் தொழிலாளர்களை இறக்குமதி செய்துகொண்டனர். தொடக்கத்தில் சீனர்களுக்கு அதிக சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டபோதிலும், பின்பு 1937-ல் இக் கொள்கையில் மாற்றம் ஏற்பட்டதினால் ஜாவாவிலிருந்து வரும் தொழிலாளர்களே பெரிதும் விரும்பப்பட்டனர். 1937-ல் ஜாவாவைத் தவிர மற்ற இந்தோனீசியத் தீவுகளில் 32,339 சீனர்களும், 2,99,903 ஜாவா மக்களும் வேலைவாய்ப்பைப் பெற்றிருந்தனர். ஜாவாவிலிருப்பதைப்போன்ற, எண்ணிக்கையிலும் பரப்பிலும் ஜாவாவிற்கு ஈடான எஸ்டேட்டுகள் மற்றத் தீவுகளிலும் நிர்மாணிக்கப்பட்டன. 1937-ல் எஸ்டேட்டுகளின் மொத்தப் பரப்பான 34,76,000 ஏக்கர்களில் 13,90,000 ஏக்கர்களே பயிரிடப்பட்டன—ஏறக்குறைய அதே ஆண்டில் ஜாவாவில் பயிரிடப்பட்ட எஸ்டேட் நிலங்களின் பரப்பைவிடச் சிறிது குறைந்த பரப்பு. மேலும், பிற தீவுகளிலுள்ள எஸ்டேட்டுகளின் சராசரிப் பரப்பு ஜாவாவிலிருந்ததைவிட உயர்வாகவே இருந்தது. சுமத்ராவின் 'பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியத்தில்' (Sumatran cultuurgebied = தோட்டப் பிராந்தியம்) பெரும்பாலான எஸ்டேட்டுகள் மிகப் பெரியவையாகவே இருந்தன. இவற்றின் சராசரிப் பரப்பு 7,900 ஏக்கர்கள் ஆகும். மக்கள் பரவலைக் குறைவாகக் கொண்டிருந்த சுமத்ராவின் வடமேற்குப் பகுதியில் வேண்டிய அளவு விவசாயத்திற்குரிய நிலங்கள் தொடர்ந்து காணப்பட்டதே இவ்வாறு பெரிய எஸ்டேட்டுகள் அமைக்கக் காரணமாகியது. மேலும், உள்நாட்டில் தொழிலாளர் பற்றுக்குறையால் சுமத்ராவின் பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியத்தில் அதிக அளவில் தொழிலாளர்களை வேண்டும் தேயிலை, புகையிலை ஆகியவற்றைப் பயிர் செய்வதற்குப் பதிலாக, ரப்பர், எண்ணெய்ப் பனை போன்ற மரவகைப் பயிர்களே (tree crops) மேற்கொள்ளப்பட்டன. மொத்தப் பயிரிடப்பட்ட நிலத்தின் பரப்பில் 65%-ல் ரப்பரும், 15%-ல் எண்ணெய்ப் பனையும் ஆதிக்கம் செலுத்துகின்றன. அதாவது, ஜாவாவிலுள்ள

குடியானவர்கள் சர்வதேச சந்தையில் ஏற்படும் பொருளாதார ஏற்றத்தாழ்வுகளிலிருந்து தங்களைக் காப்பாற்றிக்கொள்வதற்கான இரண்டு அல்லது மூன்று பயிர்களைத் தங்கள் எஸ்டேட்டுகளில் அடுத்தடுத்த பகுதிகளில் பயிரிடும் முறையை அநுசரிப்பது போலல்லாமல், சுமத்ராவில் உள்ளவர்கள் பெரும்பாலும் 'ஒரு பயிர்' முறையையே (mono crop-culture) பின்பற்றினர். சுதேசிக் குடியானவர்கள் எஸ்டேட்டுகளில் வேலைசெய்வதற்கு ஆர்வம் காட்டவில்லை என்றாலும், எஸ்டேட்டுகள் ஈட்டித்தரும் இலாபத்தைப் பார்த்த பிறகு, இதுகாறும் தங்களால் தரிசாக விடப்பட்ட நிலங்களில் ரப்பர், எண்ணெய்ப் பனை போன்றவற்றைப் பயிரிட முனைந்தனர். இடம் பெயர்ந்து விவசாயம் செய்யும்முறை காரணமாக, ஒரு சில ஆண்டுகள் விவசாயம் செய்யப்பட்டு, பின்பு தரிசாக, காடுகள் மீண்டும் வளர்வதற்காக விடப்பட்ட, 'லடாங்' (Ladang) என்றழைக்கப்படும் நிலங்களிலும் மேற்கூறிய பயிர்முறை பரவியது. சுதேசி சிறு பரப்புகளில் எண்ணெய்ப் பனையைவிட ரப்பர் நடுதலே முக்கியமாக விரும்பப்பட்டது. இதன் விளைவாக, 1937-ல் சிறு பரப்புகளிலிருந்து உற்பத்தியான மொத்த ரப்பரின் அளவு, எஸ்டேட்டுகளிலிருந்து கிடைத்த அளவிற்குச் சமமாக இருந்தது. சிறப்பாக போர்னியோ, சுமத்ரா ஆகிய தீவுகளில் தான் ரப்பர் பயிரிடுதல் தீவிரமாக மேற்கொள்ளப்பட்டது. இந்தோனீசியாவின் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள தீவுகளில் தென்னைத் தோட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. இவ்வாறு மேற்குப் பகுதிகளிலுள்ள தீவுகளில் ரப்பரும், கிழக்குப் பகுதிகளிலுள்ள தீவுகளில் தென்னையும் சுதேசிக் குடியானவர்களுக்கு முக்கியமான பணப் பயிர்களாக இருந்தன. ஆயினும், இக் குடியானவர்கள் சரியான முறைகளைப் பின்பற்றாததால், அவர்களுடைய பொருள்களின் தரம் மிகக் குறைவாகவே இருந்தது.

இந்தோனீசியாவின் மற்றத் தீவுகளில் எஸ்டேட்டுகள், பணத்திற்காக சுதேசிகளால் ரப்பர், தென்னை விளைவிக்கப்படும் நிலங்கள் ஆகியவற்றின் பரவலை நோக்குங்கால், ஒரு சில பகுதிகளிலேயே இவ்வாறான விவசாயம் ஆதிக்கம் செலுத்துகிறது என்பதையும், இங்குள்ள வேளாண்மை, ஜாவாவிலிருப்பதைவிட முதிர்ச்சி குறைந்த இயல்பையே உடையதாகவும் காணப்படுகிறது என்பதையும் அறியலாம்.

(இ) சுமத்ரா

ஜாவாவிற்கடுத்தபடியாக சுமத்ரா தீவு இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரத்தில் முக்கியப் பங்கைப் பெற்றிருக்கிறது. அட்ஜே, தபனுலி (tapanuli) மாகாணங்களின் எல்லைவரை பரவிக்கிடக்கும் பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியமே சுமத்ராவை இந்நிலைக்கு உயர்த்தி இருக்கின்றது. எஸ்டேட்டுகளின் மொத்த உற்பத்தியில் ரப்பர்மட்டும் $\frac{1}{3}$ பங்கைக்

கொடுக்கிறது. இதற்கடுத்தபடியாக முறையே எண்ணெய்ப் பனை, தேயிலை, புகையிலை முக்கியமாக உள்ளன. இந்த எஸ்டேட்டுகளை நிறுவுவதிலும், நிர்வகிப்பதிலும், முதலீடு செய்வதிலும் அன்னியர்களின் பங்கே பெரிதாக இருக்கின்றது. பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியத்தில் உள்ள பயிர்களின் பரவல்முறை அப் பிராந்தியத்திலுள்ள இயற்கைக் கூறுபாடுகளை அநுசரித்து இல்லாமல், வரலாற்றுக் காலத்தில் ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சிகளையே அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது. கடற்கரைப் பகுதிகளிலுள்ள தென்னைத் தோட்டங்களையும், உள்நாட்டு மேட்டுநிலங்களிலுள்ள (அதாவது, படாக் மாகாணத்தைச் சுற்றியுள்ள) தேயிலைத் தோட்டங்களையும் மேற்கூறியவற்றிலிருந்து விதிவிலக்காகக் கொள்ளவேண்டும். தேயிலை முதன்முதலில் பயிரிடப்பட்ட பணப் பயிராக மெடானிலுள்ள டெலி பள்ளத்தாக்கில் (Deli valley) சிறப் பெய்தியது. இப் பகுதிக்கு வடக்கிலும் தெற்கிலுமுள்ள பிரதேசங்களில் ரப்பர் தோட்டங்களுக்கு முதலிடம் அளிக்கப்பட்டது. 1907-ல் ரப்பர் தோட்டங்களின் ஓரங்களிலுள்ள நிலங்களில் எண்ணெய்ப் பனை, சிஸால் தோட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன.

லாம்புங் மாகாணத்தில் (Lampung distrtct) உள்ள ரப்பர் எஸ்டேட்டுகள், பெருமழையைப் பெறும் மேற்குக் கடற்கரை மாகாணத்தில் (West coast residency) உள்ள தேயிலைத் தோட்டங்கள்.ஆகியவற்றை விலக்கினால், சுமத்ராவின் வேறெந்தப் பகுதியிலும் தீவிரமுறையில் விவசாயம் மேற்கொள்ளப்படவில்லை என்பது தெளிவு. சுமத்ராவின் எஸ்டேட் தொழிலாளர்களுக்குத் தேவையான அரிசி, ஆரம்பகாலத்தில் மற்றத் தீவுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. 1930-ல் பொருளாதார நெருக்கடி காலத்தில் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்ததாலும், உள்நாட்டிலேயே நெல்லைப் பயிரிட அரசாங்கம் ஊக்கம் காட்டியதாலும், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட அரிசியின் அளவு குறைந்தது.

விவசாயச் செல்வத்தை அடுத்துப் பெட்ரோலியம், வெள்ளீயம், பாக்ஸைட் ஆகியவை சுமத்ராவின் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களாக இருந்தன. சுமத்ராவின் அண்டையிலுள்ள பங்கா, பெலிடுங், சிங்கெப் ஆகிய சிறு தீவுகளிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட வெள்ளீயத்தின் மொத்த மதிப்பு, உலகத்தில் மலேயா, பொலீவியா ஆகிய நாடுகளுக்கு அடுத்தபடியாக மூன்றுவது இடத்தைச் சுமத்ராவுக்குத் தேடித் தந்தன. மொத்த உலக உற்பத்தியில் $\frac{1}{5}$ பாகம் இத் தீவுகளினின்றும் வந்தது. இருபதாம் நூற்றுண்டுக்கு முன்பு வெள்ளீயம் எடுக்கும் தொழில், மலேயாவில் சீனர்களால் கடைப்பிடிக்கப்பட்டதுபோன்ற, பின்தங்கிய முறைகளையே பயன்படுத்தியது என்றுலும், 1930-ல் நவீன முறைகள் புகுத்தப்பட்டன. ரியாவ் தீவுக் கூட்டத்திலிருந்து பாக்ஸைட் கிடைக்

கிறது. 1935-ல் சுமார் 275,000 டன்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு, உலகத்தின் ஆருவது முக்கிய நாடு என்ற சிறப்பை இந்தோனீசியா பெற்றது.

இந்தோனீசியாவிலேயே மிகப் பெருமளவில் எண்ணெய் ஏற்றுமதி செய்யும் தீவாக சுமத்ரா திகழ்ந்தது. நாட்டின் மொத்த உற்பத்தியில் 65% சுமத்ராவிலிருந்து கிடைத்தது. முக்கிய எண்ணெய் வயல்கள் யாவும் கடற்கரைக்கு அண்டையிலேயே உள்ளன. எண்ணெய் எடுப்பதற்கும் பின்பு அதை எடுத்துச் செல்வதற்கும் இவ் வயல்கள் அமைந்துள்ள விதம் சாதகமாக இருந்தது. இந்தோனீசியாவின் மொத்தப் பெட்ரோலிய ஏற்றுமதி, உலக ஏற்றுமதியில் 2·8% ஆகவும் இந்தியாவுக்குக் கிழக்கிலுள்ள ஆசிய நாடுகளின் மொத்த உற்பத்தியில் 82% ஆகவும் இருந்தது.

(ஈ) இந்தோனீசிய போர்னியோ

பல்வேறு காரணங்களினுல் இந்தோனீசியாவின் மற்றத் தீவுகளில் பொருளாதார வளர்ச்சி பின்தங்கிய நிலையிலேயே இருந்தது. மிகப் பெரிய சதுப்பு நிலப் பரப்புகள், வளங்குன்றிய மண்வகைகள், நெருக்க மற்ற மக்கட்பரவல், ஊக்கமில்லாத சுதேசி மக்கள் ஆகியவை போர்னியோவின் முன்னேற்றத்திற்குப் பெரும் தடைகளாக இருந்தன. டச்சுக்காரர்களின் முயற்சியினுல் போர்னியோ இன்று ரப்பர் தோட்டங்களுக்கும் எண்ணெய் உற்பத்திக்கும் பெயர்பெற்று விளங்குகிறது. எண்ணெய் வயல்கள் யாவும் கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதியிலேயே உள்ளன. சுமத்ராவுக்கு அடுத்தபடியாக எண்ணெய் உற்பத்திக்கு முக்கியமாக உள்ள போர்னியோ, இந்தோனீசியாவின் மொத்த எண்ணெய் உற்பத்தியில் 20% தருகிறது.

போந்தியனுக், பண்ட்ஜார்மாஸின் ஆகிய பகுதிகளைத்தவிர, இந்தோனீசிய போர்னியோவின் மற்றப் பகுதிகளில் இடம் பெயர்ந்து பயிர் செய்யும் முறையே பழக்கத்திலிருந்தது. ஆகவே, உள்நாட்டிற்குத் தேவையான அரிசி இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. உள்ளிட்ட பகுதிகளில் விவசாயம் மிகவும் கீழ்த்தரமான நிலையிலேயே இருந்தது என்ருலும், இப் பகுதிகளிலுள்ள காடுகளிலிருந்து ஏற்றுமதிக்கான பல பொருள்கள் கிடைத்தன. உண்மையிலேயே போர்னியோவின் காடுகள் பெருமளவில் செல்வத்தைத் தரக்கூடிய வளமாகவே இருக்கின்றன. அண்மையில்தான் இந்த உண்மை புரிந்துகொள்ளப்பட்டு, ஜப்பானியர்களின் துணைகொண்டு, கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் மரமறுக்கும் தொழிற்சாலைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளன.

(உ) பாலி

பாலி, லாம்போக் தீவுகள் மிகச் சிறந்த முறையில் தீவிர விவசாய முறைகளை, நீர்ப்பாசன வசதிகளைக்கொண்டு பின்பற்றுகின்றன என்று முன்பே குறிக்கப்பட்டது. மகிழ்வுச் செலவு மேற்கொள்வோரைப் பேணும் தொழிலை (tourist industry) வளர்ப்பதற்காக, இந்து, பௌத்த மத கலாசாரங்களைக்கொண்ட பாலித் தீவில் டச்சுக்காரர்கள் ஆர்வம் காட்டியதால், இத் தீவில் நவீன பொருளாதாரச் செயல்களை உட்புகுத்த அவர்கள் விரும்பவில்லை. எனினும், சிறு பரப்புக் காப்பித் தோட்டங்களுக்கும், பன்றி, கால்நடை வளர்ப்பிற்கும் பாலி பெயர் பெற்றுள்ளது. லாம்போக் தீவில் புகையிலை முக்கியப் பணப் பயிராக இருந்தது.

(ஊ) இதர தீவுகள்

லாம்போக் தீவிற்குக் கிழக்கிலுள்ள தீவுகளில் மனிதனும் இயற்கையும் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குப் பெருந்தடைகளாயுள்ளன. விவசாயத்துக்குகந்த நிலங்கள் அரியனவாகவேயுள்ளன என்பதும், மகஸார், செலிபீஸ் தீவிலுள்ள மினஹாஸா ஜில்லா, ஒரு காலத்தில் வாசனைப் பொருள் தீவுகள் என்ற சிறப்பைப் பெற்றிருந்த பண்டா, அம்போன், செரம் ஆகிய பகுதிகளைத் தவிர்த்து, மற்ற இடங்களில் மேனாட்டவர்களின் கண்மூடித்தனமான பொருளாதாரச் சுரண்டலினால் மிகவும் பாதிக்கப்பட்ட சுதேசி மக்கள் பழைய பொருளாதார நிலைக்கு இன்னும் வரவில்லை என்பதும் பொருளாதார முன்னேற்றத்தில் விரைவு காணாததற்கு அடிப்படையாக அமைந்திருந்தன. இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்திற்கு முன்னர் இத் தீவுகளில் கொப்பரை உற்பத்திக்காகத் தென்னைத் தோட்டங்கள் நிறுவப்பட்டன. ஒருசில பகுதிகளில் காப்பித் தோட்டங்களும், குறிப்பாக செலிபீஸில் வடகிழக்கு, தென்மேற்குப் பகுதிகளில் காப்பித் தோட்டமும் நெற்பயிருக்கான புன்செய் நிலங்களும் பண்படுத்தப்பட்டன. கிழக்குப் பிராந்தியத்திலுள்ள இத் தீவுகளில் பணப்பயிருக்கான வேளாண்மை கைக்கொள்ளப்பட்டதினால் அரிசி இறக்குமதி தேவையாயிற்று. இத் தீவுகளிலுள்ள முக்கியமான தாதுப்பொருள் செரம் தீவிலிருந்து கிடைத்த பெட்ரோலியம் ஆகும்.

டச்சு நியூகினி பெருமளவில் தாதுப்பொருள் வளத்தைப் பெற்றுள்ளது என்ற நம்பிக்கை அக்காலத்தில் நிலவியது. என்றாலும், முக்கியத் தீவுகளிலிருந்து தள்ளி அமைந்திருக்கும் இயல்பு, மனிதன் உட்புகுதலுக்கு கடுமையான தடையாய் விளங்கும் கடற்கரை சதுப்புகள் உள்ளிட்ட பகுதியில், செறிந்த காடுகளும் மக்கள் பரவலற்ற பகுதிகள் இருந்ததும் ஆகியவற்றின் காரணமாக உண்மையிலேயே

நியூகினியில் தாதுப்பொருள் வளம் இருக்கின்றதா என்பதைத் தெரிந்து கொள்ள முடியாமலேயே போயிற்று. மேலும், விவசாயத்திற்கு எவ்விதத்திலும் பயனற்ற பகுதி என்றும் நியூகினி டச்சுக்காரர்களால் புறக்கணிக்கப்பட்டது. 1930–க்குப் பின்பு பொருளாதார நெருக்கடியின் காரணமாக மற்றத் தீவுகளில் வேலைவாய்ப்பை இழந்த யூரேஷியர்கள் நியூகினியில் விவசாயக் காலனிகளை ஏற்படுத்துவதற்கான முயற்சி, சரியாகத் திட்டமிடாமை, முதலீடு இல்லாமை ஆகியவற்றின் காரண மாகத் தோல்வியுற்றது.

(எ) மக்கட் பரப்பியல்

புவியியல் ரீதியாகப் பார்க்குங்கால் இந்தோனீசியா சமமற்ற மக்கட் பரப்பியல் தன்மையையே கொண்டிருந்தது. இந்தோனீசியத் தீவுக் கூட்டங்களின் மத்தியில் மக்கள் நெரிசல் மிகுந்த பகுதியாக அமைய, பிற தீவுகளில் சிற்சில பகுதிகள் அதிக மக்கள் நெரிசலுடன் மற்றப் பகுதிகளில் குறைந்த மக்கள் நெரிசலைக் கொண்டுமிருந்தன. சுமத்ரா வின் பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியமும் பாலித் தீவும், ஜாவாவும் மக்கள் நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளாக இருந்தன. மக்கள் பரவுவதிலுள்ள ஏற்றத்தாழ்வுகளுக்குப் புவியியலிலுள்ள ஏற்றத்தாழ்வு களையே காரணமாகக் கூறமுடியாது. முன்பு சொன்னதுபோல் சுமத்ராவின் பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியம் வரையறுத்த இயற்கை எல்லைகளைக் கொள்ளவில்லை. இதையடுத்துப் பரவி நிற்கும் அட்ஜெ தாழ்நிலம் சுமத்ராவின் வடகிழக்குப் பகுதியைவிட எவ்விதத்திலும் புவியியல் ரீதியில் சிறப்பற்றதல்ல. எனினும், ஒருசில பகுதிகள் பொருளாதார வளர்ச்சியில் முன்னேற்றம் கண்டதற்கு உலகப் பொருளாதாரத்தில் எழுந்த மாறுதல்களே காரணமாயமைந்தன. ஜாவா மிகவும் முன்னேற்றமடைந்ததற்கு, அது ஏற்கெனவே மற்றத் தீவுகளைவிட அதிக மக்கள்தொகையைப் பெற்றிருந்தது என்பதால் டச்சுக்காரர்கள் அத் தீவை மேலும் மேலும் வளமடையச் செய்தார்கள் என்பதே உண்மையான காரணமாகும். பின்பு அயனமண்டலத்தில் பயிராகும் பொருள்களுக்கு உலகச் சந்தையில் தேவைப் பெருக்கம் ஏற்பட்டபோது, புதிய பகுதிகளை நாடிச் சென்ற டச்சுக்காரர்கள், முக்கியக் கடல் வியாபார மார்க்கங்களுக்கு அருகிலுள்ள தென்கிழக்கு சுமத்ராவைத் தேர்ந்தெடுத்தார்கள். மலேயாவின் கிழக்குப் பகுதியை விட மேற்குப் பகுதியே விரைவான முன்னேற்றத்தை அடைந்தது என்பதையும், பிரிட்டிஷ் போர்னியோ, டச்சு போர்னியோ ஆகிய வற்றில் இவ்வாறுன முன்னேற்றம் ஏற்படவில்லை என்பதையும் கவனிக்கும்போது, வடகிழக்கு சுமத்ராவைத் தேர்ந்தெடுத்ததற்கு, அங்கிருந்த மண்ணின் வளத்தைப்போல் உட்புகுதலுக்கு இலகுவா யிருந்த அதன் தன்மையும் முக்கியமாயிருந்தது என்பது வெளிப்படை.

1930-ல் அயனமண்டலத்தில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களின் மொத்த உற்பத்தி உலகத் தேவையையும் மீறியதால் புதிய எஸ்டேட்டு களை ஏற்படுத்துவது அடியோடு கைவிடப்பட்டது. அதாவது விற்பனைக்குரிய மார்க்கெட்டுகள் இல்லாதபோது அதிக செலவில் புதிய தோட்டங்களை மற்றத் தீவுகளில் ஏற்படுத்தும் இயக்கம் தடைப்பட்டது. உலகப் பொருளாதார நிலையைத்தவிர, ஜீவனத்திற்கான உழவு முறையைப் பின்பற்றிய சுதேசி மக்கள் தங்கள் நிலங்களில் பணப் பயிர்களை விளைத்தார்கள் என்பதும் புதிய தோட்டங்களை நிறுவுவதில் ஊக்கத்தைக் குறைத்தது. 1913-ல் இந்தோனீசியாவின் எல்லாவிதப் பணப்பயிர்களின் மொத்த உற்பத்தியில் 24% ஆக இருந்த சுதேசி மக்களின் பங்கு 1937-ல் 46% ஆக உயர்ந்ததும், ஜாவாவில் கரும்புக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் நிலத்தின் பரப்பில் குறைவு ஏற்பட்டு, முன்னுள் கரும்பு நிலங்கள் நெற்பயிரிடுதலுக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டதும் ஆகிய இரு மாறுதல்களும் ஜாவாவைத் தவிர மற்றத் தீவுகளில் விவசாய முன்னேற்றத்தைக் கட்டுப்படுத்தின.

இந்தோனீசியாவின் மக்கள் பரவலில் மேலெழுந்தவாரியாக இருக்கும் ஏற்றத்தாழ்வுகளுக்குக் காரணங்களை இதுவரையில் கண்டோம். கூர்ந்து நோக்குங்கால், மக்கள் பரவலிலுள்ள வேறுபாடு களுக்குக் காரணமாக அமைந்தவை, மேலைநாட்டவரின் பொருளாதாரச் செயல்கள், ஒவ்வொரு பகுதியிலும் மேற்கொள்ளப்பட்ட காலங்களி லிருக்கும் வித்தியாசமும், சுதேசி மக்களிடையே நிலவும் கலாசாரத்தி லுள்ள வேறுபாடுகளும் ஆகியவை என்று தெரியும். டச்சு ஆதிக் கத்தின்கீழ் அவர்களால் உள்நாட்டுப் பூசல்கள் அழிக்கப்பட்டு அமைதி நிலைநாட்டப்பட்டதும், உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கான நவீன விவசாய முறைகளைப் புகுத்தப்பட்டதும், அயனமண்டல வியாதிகளைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கான சுகாதார முறைகள் அளிக்கப்பட்டதும் இந்தோனீசியாவின் சராசரி இறப்பு விகிதத்தைக் குறைத்தது. ஆயினும், இவ்வித நன்மைகள் பெரும்பாலும் ஜாவாவிற்கே உதவின. ஆகவே, ஜாவாவின் மக்கள்தொகை 1815-ல் 5 மில்லியன்களாக இருந்து, 1905-ல் 33 மில்லியன்களாக உயர்ந்தது. மற்றத் தீவுகள் அனைத்திலுமிருந்த மக்கள்தொகை இக் காலத்தில் 4·7 மில்லியனி லிருந்து 7·7 மில்லியன்களாகப் பெருகியது. இப் புள்ளி விவரங்களி லிருந்து 1815-ல் இந்தோனீசியாவின் மொத்த நிலப்பரப்பில் 7% கொண்ட ஜாவா, நாட்டின் மொத்த மக்கள்தொகையில் 50% உட் கொண்டிருந்தது என்ற சிறப்பான அம்சம் வெளிப்படுகிறது. ஆயினும், 1815-ல் ஜாவாவின் மொத்த நிலப்பகுதியில் ஒருசிறு பகுதியே விவசாயத்துக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டது. இதற்குப் பின்பு மக்கள் தொகையில் பெருக்கம் வளர வளர, விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப் படும் நிலத்தின் மொத்தப் பரப்பும் உயர ஆரம்பித்தது. மேற்கூறிய

இரண்டிற்கும் இடையே மக்கள்தொகையின் பெருக்கம், வேளாண் மைக்குட்படுத்தப்பட்ட நிலங்களின் பரப்பில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு ஆகியவற்றிற்கிடையே தொடர்ந்து நீடித்த போட்டி 1930-ல் முடிவான கட்டத்தை எய்தியது. ஏனெனில், விவசாயத்திற்குகந்த எல்லாவித மான நிலங்களும் பயன்படுத்தப்பட்டுவிட்டதால், வளர்ந்துவரும் மக்கள்தொகையின் உணவுத் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்யப் புதிய நிலங்கள் ஜாவாவில் இல்லாத நிலை எழுந்தது. ஜாவாவில் சராசரி மக்களடர்த்தி ச. மைலுக்கு 817 ஆக உயர்ந்தது. வேறுவிதமாகக் கூறினால், ஜாவாவில் மக்கள்தொகையினால் ஏற்பட்ட பொருளாதாரப் பிரச்சினை காலப்போக்கில் ஜாவாவின் வளத்தைமட்டும் நம்பியே தீர்க்க முடியாததொரு பிரச்சினையாக மாறியது.

சதுரமைலுக்கு சராசரி 503 நபர்களைக் கொண்டுள்ள பாலி, ஜாவாவைவிடச் சிறிது குறைந்த மக்களடர்த்தியே பெற்றிருந்தது. ஜாவாவும் பாலியும் மக்களடர்த்தியில் ஒற்றுமை, இவ்விரு பகுதி களுக்கும் இடையேயுள்ள இயற்கைச் சூழ்நிலைகள், கலாசாரம், ஆகிய வற்றிலுள்ள ஒற்றுமையைப் பிரதிபலித்தது. ஜாவாவில் முயன்றது போல் டச்சுக்காரர்கள் பாலித் தீவின் சராசரி இறப்பு விகிதத்தைக் குறைக்க முனையாததால், 1815-க்கு முன்பு ஜாவாவைவிட அதிகமான மக்களடர்த்தியைப் பாலி பெற்றிருந்திருக்கவேண்டும் என்பதைச் சுலபமாக ஊகிக்கலாம். இந்தோ-ஜாவானிய கலாசாரம், தோன்றிய இடமாகிய ஜாவாவில் அழிந்தபோது, பாலியில் நீண்டகாலம் சிறப்புட னிருந்தது என்ற உண்மை மேற்கூறிய ஊகத்திற்குப் பலமளிக்கிறது.

இந்தோனீசியாவின் மற்றத் தீவுகளில் சராசரி மக்கள் அடர்த்தி சதுர மைலுக்கு 28 ஆக இருந்தது, இத் தீவுகளின் ஒருசில பகுதிகளில் சராசரியைவிடப் பன்மடங்கு அதிகமான மக்கள் நெருக்கத்தைப் பெற்றிருந்தது என்பதை மேற்கூறிய சராசரி மதிப்பளவு மறைத்தல் கூடாது. முடிவாக ஜாவா, பாலி ஆகிய தீவுகளில் உள்ள நிலவளம் முழு அளவிற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டது என்பதும், அண்டையிலுள்ள மற்றத் தீவுகளின் முன்னேற்றத்திற்கான முயற்சிகள் காலங்கடத்தியே மேற்கொள்ளப்பட்டன என்பதையும் கருத்தில் கொள்ளவேண்டும்.

மிக்க வளம் செறிந்த நிலங்கள் முதலில் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பது கொள்கையளவில் எல்லோருடைய ஒப்புதலைப் பெறுமென்றாலும், இக் கொள்கை வரம்பு மீறிய அளவில் ஜாவாவில் செயற்படுத்தப்பட்டதற்கு, அத் தீவில் எழுந்த மக்கள் நெரிசல் பிரச்சினையே சான்றாக உள்ளது. தீர்க்கதரிசனத்துடன் மற்றத் தீவுகள் ஆரம்ப காலத்திலேயே பொருளாதார வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்குமாறு செய்திருந்தால் ஜாவாவில் தோன்றிய பிரச்சினையைப் பெருமளவில்

சமாளித்திருக்க முடியும். ஜாவாவின் மொத்த ஜனத்தொகையில் 90% கிராமிய மக்கள் என்று பாகுபடுத்தப்பட்டாலும், மொத்த ஜனத் தொகையில் 65% மக்கள்தாம் நிலையான விவசாயத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கின்றனர். எஞ்சிய 25% மக்கள் நிலையான ஊதியத்தைத் தராத தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளனர். மேலும், பெரும்பான்மையான மக்கள் கொள்ளும் உணவு அளவில் அதிகமாக இருந்தபோதிலும், ஆரோக்கியத்திற்குத் தேவையான பல்வேறு வைட்டமின்களை சரியான விகிதத்தில் கொண்டிருக்கவில்லை. இதனால் தனி மனிதனின் ஆரோக்கியம் காலப்போக்கில் குன்றியது. மற்றத் தீவுகளில் இந் நிலை சாதகமாகவே இருந்தது. பணப்பயிர்களை விளைக்கும் பகுதிகளில் தனி மனிதனுடைய பணவருவாய் அதிகமாக இருந்ததால் பல்வேறு உணவுப் பொருள்களை அவனால் வாங்கி உட்கொள்ள முடிந்தது. 1905–1930 காலத்தில் பிற தீவுகளில் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தின் வீதம் உயர்ந்தது என்றாலும், அங்கு அதிக மக்கள்தொகை இல்லாத காரணத்தினால் மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கையில் விரைவான கூடுதல்கள் ஏற்படவில்லை. அதிக மக்கள்தொகை இருந்ததினால், ஜாவாவின் மக்கள்தொகை ஆண்டுதோறும் 6,00,000 அதிக மக்களைக் கூடுதலாகப் பெற்றது.

ஜாவாவின் மக்கள்தொகையின் பிரச்சினையை சமாளிப்பதற்கு எவ்வாறான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன என்பதைக் கவனிப்போம். டச்சுக்காரர்கள் இப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க ஒன்றன்பின் ஒன்றாக மூன்று வழிகளைக் கையாண்டனர். நிலங்களின் உற்பத்தித் திறனைப் பெருக்குவது, ஜாவாவிலுள்ள மக்களைப் பிற தீவுகளுக்குக் குடியேற்றுவது, தொழில் வளத்தைப் பெருக்குவது ஆகியவையே இம் மூன்று வழிகளாம்.

இந்த நூற்றாண்டின் ஆரம்பகால முதற்கொண்டே உணவு உற்பத்தியில் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு முயற்சிகள் ஏற்படுத்தப் பட்டன என்பதை முன்பே கண்டோம். டச்சுக்காரர்களுக்கே உரிய இயல்பான முறைகள்—பயன்படுத்தாத நிலங்களைப் பண்படுத்திப் பயிர் செய்தல், பாசன வசதிகளைப் பெருக்குதல், புதிய பயிர்வகைகளைப் புகுத்துதல், விஞ்ஞான, விவசாய முறைகளைப் பழக்கத்தில் கொண்டு வருதல்—பணப்பயிர், உணவுப் பயிர் விளையும் நிலங்களில் பழக்கத் திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டன. சுமார் 50 இலட்சம் ஏக்கர்களில் மண் வளமிழந்து தேவைக்கும் குறைவான அளவில் பாஸ்பேட்டுகளையோ, நைட்ரஜனையோ கொண்டிருந்ததால், இரசாயன உரம் உடனடி தேவையாக இருந்தது. ரசாயன உரமிடுதலின்மூலம் விளைச்சலை அதிகரிக்கலாம் என்ற கொள்கை இருந்தபோதும், விவசாய நிலத்தின் மீது வெகு விரைவில் வளர்ந்துவந்த மக்கள் நெரிசல் குடியானவர்களை

ஏழ்மைப்படுத்தியதால், குடியானவர்கள் இரசாயன உரத்தை விலை கொடுத்து வாங்கும் நிலையிலில்லாமலிருந்ததால், மொத்த விளைநிலங்களில் 1% நிலமே இரசாயன உரத்தைப் பெற்றது.

இரசாயன உரத்தை வாங்கமுடியாத ஏழைக் குடியானவன், புதிதாக வேளாண்மையின் கீழ்க் கொண்டுவரத்தக்க நிலமில்லாமை, ஒவ்வோர் ஏக்கரிலும் உச்ச உற்பத்தி வீதத்தை ஏற்கெனவே அடைந்துவிட்ட நிலைமை ஆகிய சூழ்நிலைகளில், ஜாவாவில் வளர்ந்துவரும் மக்கள் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கான மாற்றுவழி, அவர்களை மற்றத் தீவுகளுக்குக் குடியேறச் செய்வதுதான் என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது. 1903-லிருந்தே ஜாவா மக்கள் சுமத்ராவின் சில பகுதிகளுக்குச் சென்றுர்கள் எனினும், 1930-ல் ஏற்பட்ட பொருளாதார நெருக்கடியின் போது இவர்களில் பலர் ஜாவாவிற்கே திரும்பி வந்தனர். புதிய பகுதிகளில் ஜாவா மக்களின் காலனிகளை ஏற்படுத்துவதன்மூலம் டச்சுக்காரர்கள் இப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க விரும்பினர். முதன் முதலில் ஜாவாவிலேயே மிக்க மக்கள் நெரிசலைக்கொண்ட பகுதிகளிலிருந்து மக்களை வெளியேற்றிப் பிற தீவுகளுக்கு அனுப்பத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. இதன் விளைவாய், ஜோக் ஜகார்த்தா, சுரகார்த்தா ஆகிய ஜில்லாக்களிலிருந்து சுமத்ராவிலுள்ள லாம்புங், பாலேம்பாங் பகுதிகளுக்கு மக்கள் குடியேறினர். மத்திய ஸெலிபீஸ், கிழக்கு போர்னியோ ஆகிய பகுதிகளுக்கும் புதிய குடியேற்றக்காரர்கள் அனுப்பப்பட்டனர். பிற தீவுகளில் ஜாவா மக்களுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட பகுதிகளில், முடிந்த அளவு ஜாவா மக்கள் தங்கள் கலாசாரத்தை நிலைபெறச் செய்வதற்கான வழியையும் டச்சுக்காரர்கள் வகுத்தனர். புதிதாகக் குடியேறிய குடும்பம் ஒன்றிற்கு ஒரு ஹெக்டார் (hectare) பரப்புள்ள —2·74 ஏக்கர்களுக்குச் சமமான பரப்பு—நிலம் இனமாக அளிக்கப்பட்டது. ஜாவாவில் இருப்பதுபோன்ற தீர்க்கமுடியாத கடன், காலப் போக்கில் துண்டாடப்படும் நிலம் (fragmentation of land), பிரச்சினைகள் இல்லாததால் இக் குடியானவர்கள் தங்கள் தாய் நாட்டிலுள்ள குடியானவர்களைக் காட்டிலும் உயர்ந்த வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பெறமுடிந்தது. எனினும், இவர்கள் விஷயத்தில் டச்சுக்காரர்கள் தாராளமாக நடந்துகொள்ளவில்லை என்ற கருத்தும் நிலவியது. ஜாவாவில் ஒவ்வோர் உழவர் குடும்பத்திற்குச் சொந்தமான நிலத்தின் அளவு 2·2 ஏக்கர்களாக இருக்க, பிற தீவுகளில் குடியேறிய ஜாவானியர்களுக்கு 2·47 ஏக்கர்கள் அளிக்கப்பட்டது, டச்சுக்காரர்களின் பெருந்தன்மையைக் காட்டுவதாக இல்லை. நீண்டகால நோக்கின்கண் பார்த்தால் இவர்களுக்கு இன்னும் அதிகமான நிலங்களைக் கொடுப்பதன் மூலம் அடுத்த 50 ஆண்டுகளில் எழுந்த பல பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க உதவியிருக்கும். ஆனால், டச்சுக்காரர்களோ தாற்காலிகமாகவே இப் பிரச்சினையை சமாளிக்க நினைத்ததாகத் தெரிகிறது. ஜாவானியர்கள்

குடிபுகுதலை மற்றத்தீவுகளிலுள்ள சுதேசி மக்களின் சமூகம் வெறுத்தது. எனினும், இக் குடியேற்றத்தால் பல நன்மைகள் ஏற்பட்டன. இடம் பெயர்ந்து புரியும் விவசாயத்திற்குப் பதிலாக நிலையான விவசாயக் குடியிருப்புகள் தோன்றின. அதாவது, ஜாவா குடியானவர்களின் திறமையான முறைகளைக்கண்ட சுதேசி மக்கள் தங்கள் தொன்மை வாய்ந்த முறைகளைக் கைவிட்டு, நிலையாக ஓரிடத்தில் பயிர் செய்யும் முறையை மேற்கொண்டனர். மேலும், ஜாவானிய விவசாயக் காலனிகளில் அமைக்கப்பட்ட விவசாய வசதிகள் சுதேசி மக்களுக்கும் பயன் பட்டது. 1937-ல், ஆண்டுதோறும் 100,000 மக்களை ஜாவாவிலிருந்து பிற தீவுகளுக்குக் குடியேற்ற வேண்டுமென்ற குறிக்கோள் நிறைவேறிற்று. ஆயினும், ஆண்டிற்கு 60,000 மக்களைக் கூடுதலாகப் பெறும் ஜாவாவின் பிரச்சினை ஆண்டிற்கு 250,000—300,000 மக்களை வெளித்தீவுகளுக்கு அனுப்புவதன்மூலமே தீர்க்கப்படமுடியும் என்று பலர் கருதினார்கள். மேலும், வாலிப வயதை எட்டிப் பிடித்துக்கொண்டிருக்கும் மக்களைப் பிற தீவுகளுக்கு அனுப்புதவனால், ஜாவா மக்கள் தொகை பெருக்கத்தின் வீதம் குறையுமென்றும் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால், பெருமளவில் மென்மேலும் ஜாவானியர்களைப் பிற தீவுகளுக்குத் தொடர்ந்து அனுப்ப முடியுமா என்ற சந்தேகமும் எழுந்தது. வளமுள்ள எரிமலை மண்களைப் பெற்றிருக்கும் சுமத்ராவிலுள்ள மேட்டு நிலப் பகுதிகளும், ஸெலுபீஸும், அதிக மக்கள்தொகை நெரிசலால் ஏற்படும் அம்சங்களை வெளிப்படுத்தியதே இச் சந்தேகத்திற்குக் காரணமாயிற்று.

இதைப்பற்றித் தீவிரமாகச் சிந்தித்த டச்சுக்காரர்கள், ஜாவாவின் தொழில் வளத்தைப் பெருக்குவதே மக்கள் பிரச்சினையைத் தீர்க்கச் சாலச் சிறந்த வழி என்ற முடிவிற்கு வந்தார்கள். மேற்கத்தியர்கள் முதலீடு செய்ய மறுத்ததாலும், உள்நாட்டு மக்களுக்கு முதலீடு செய்ய சக்தி இல்லாமலிருந்ததாலும், சீனர்கள், அரேபியர்கள் ஆகியோர் வாணிபத் தொழிலிலேயே அக்கறை காட்டியதாலும் தொழில் மயமாக்கல் என்பது கொள்கையளவிலேயே இருந்தது. மேற்கு நாடுகளிலிருந்து மலிவான பொருள்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டதால், தொன்றுதொட்டுச் சிறப்புற்றிருந்த குடிசைத் தொழில்கள் சீரழிந்தன. இச் சூழ்நிலைகளில் 1908-ல் மேல்நாட்டுக் கல்வியைப்பெற்று ஜாவாவிற்குத் திரும்பிய ஒரு சிலர் சேர்ந்து, 'புதி யுதோமி' (Budi Utomi) அல்லது 'மீண்டும் தங்கள் கலாசாரத்தை எழுச்சிபெறச் செய்தல்' என்ற இயக்கத்தை ஆரம்பித்தனர். கலாசார புனரெழுச்சிக்கு முதற்படியாக, கிராமப் புறங்களில் குடிசைத் தொழில்களை மீண்டும் வளமடையச் செய்ய முனைந்தது இவ்வியக்கம். 10 அல்லது 15 தொழிலாளர்களைக்கொண்ட சிறு தொழிற்சாலைகள் ஒன்றேடொன்று கூட்டுறவு முறையில் நிர்மாணிக்கப்பட்டன. வறண்ட பருவத்தில், விவசாய வேலைகள்

இல்லாத பருவத்தில் குடியானவர்கள் துணை ஊதியத்தைப் பெறுவதற் காக ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் இவ்வாறான சிறு தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டன.

1930-ல் பொருளாதார நெருக்கடியின் காரணமாக ஜாவாவின் மக்கள் பிரச்சினையைத் தீர்க்கத் தொழில்மயமாக்கல் கொள்கை மீண்டும் டச்சுக்காரர்களின் கவனத்தைக் கவர்ந்தது. கிராமங்களில் ஏற்கெனவே கூட்டுறவு முறையில் சிறு தொழிற்கூடங்கள் இருந்தமையால் டச்சுக் காரர்கள் இத் தொழிலகங்களை விரிவுபடுத்த ஊக்கினர். தொன்று தொட்டு ஜாவாவில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களான, மண் பாண்டம், மரச்சாமான்கள், சிகரெட், தொப்பி ஆகியவற்றை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலகங்களுக்கே முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டது. 1939-ல் சுமார் 25,00,000 மக்கள் இவ்வாறான சிறு தொழிலகங்களில் வேலை செய்தனர்.

நவீன முறையில் பெரிய தொழிற்கூடங்களை அமைப்பதிலும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. காலணி, சோப்பு, ஆடைகள் ஆகிய உள் நாட்டிற்குத் தேவையான பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. கப்பல் கட்டும் தொழிலும் வளர்ச்சியைப் பெற்றது. குடியானவர்களுக்குத் தேவையான கருவிகளைத் தயார் செய்யும் பொறி வழித் தொழிலும், பொறிஇயல் தொழிலும் (Engineering Industries) விஸ்தரிக்கப்பட்டன. பொறிவழித் தொழில்களில் பல புகழ்வாய்ந்த அமெரிக்க, ஐரோப்பிய ஸ்தாபனங்களின் கிளைத் தொழிலகங்களாக நிறுவப்பட்டன. இவ்வாறான—தொழில்மயமாக்குதல் விரைவில் தோன்றியபோதும் 1939-ல் தொழிற்சாலைகளிலிருந்துவந்த பொருள் களின் மொத்த அளவு குறைவாகவே இருந்தது. இந்தோனீசியாவின் மொத்தத் தொழிலகங்களில் 70% ஜாவாவிலேயே இருந்தது.

(ஏ) போக்குவரத்து வசதிகள்

இரண்டு உலக மகாயுத்தத்திற்கு இடையேயிருந்த காலத்தில் இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரத்தில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் பொருளாதார ரீதியில் இந்தோனீசியாவின் பல்வேறு தீவுகளை ஜாவா வுடன் இணைத்து, இந்தோனீசியாவை ஒரே பொருளாதாரப் பிராந்திய மாக மாற்றியது. போக்குவரத்து வசதிகளில் ஏற்படுத்தப்பட்ட விஸ்தரிப்பு மேற்கூறிய ஒற்றுமையைப் பலப்படுத்தியது. இந்தோ னீசியாவின் தனிப்பட்ட புவியியல் குண விசேடத்தினால் நீர் மார்க்கங் களே முக்கியமாகத் திகழ்ந்தன. அரசாங்கத்தின் உதவியைப்பெற்ற K. P. M. கம்பெனி பல்தரப்பட்ட 150 கப்பல்களைக்கொண்டு தீவுகளுக் கிடையே போக்குவரத்தை நடத்தி வந்தது. ஜாவாவிலுள்ள படேவியா, சுமத்ரா—ஜாவா—மலேயா—மேற்கு போர்னியோ—போக்குவரத்தின்

மையமாகவும், சுரபாயா, ஜாவா—சிறிய சுந்தா—தென்கிழக்கு போர்னியோ போக்குவரத்தின் மையமாகவும், கிழக்கிலுள்ள தீவுக் கூட்டங்களுக்குச் செல்லும் மார்க்கங்களுக்கு மகஸார் கேந்திரமாகவும் அமைந்திருந்தன.

கப்பல் போக்குவரத்து எல்லாத் தீவுகளையும் இணைக்கும் வகையில் செயல்படுத்தப்பட்டது என்றாலும், ரெயில்வே போக்குவரத்து ஜாவா விலும் சுமத்ராவிலுமே சிறப்பைப் பெற்றன. சிறப்பாக ஜாவாவில் நெருக்கமான இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து அமைக்கப்பட்டது. ஜாவாவிலும் சுமத்ராவிலும் முறையே 3,362 மைல்கள், 1,227 மைல்கள் நீளமுள்ள இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து அமைக்கப்பட்டது. மற்றத் தீவுகளில், இருப்புப்பாதைகளே இல்லாமல் இருந்தன.

சாலைப் போக்குவரத்து அமைப்பிலும் ஜாவாவே முன்னிலையில் நின்றது. இந்தோனீசியாவில் உள்ள மொத்த சாலைகளின் நீளம் 42,744 மைல்கள். இவற்றில் 70% ஜாவாவிலேயே இருந்தது. ஓரளவிற்கு சுமத்ராவிலும் சாலைப் போக்குவரத்து விஸ்தரிப்பு நடந்தது. அங்கும் இங்குமாக ஒருசில பகுதிகளில் போர்னியோவிலும் செலிபீஸிலும் சாலைகள் போடப்பட்டன. விமானப் போக்குவரத்தும் விஸ்தரிக்கப் பட்டது.

(ஐ) நகரமயமாதல் (Urbanisation)

நகரங்களின் தோற்றமும் வளர்ச்சியுமே டச்சு ஆதிக்கத்தின்போது சிறப்பாக ஏற்பட்ட மாறுதலாகும். தங்கள் தாய் நாட்டில் டச்சுக் காரர்கள் பெரும்பாலும் நகர்ப்புற வாசிகளாக இருந்ததனால் இந்தோ னீசியாவிலும் பழைய நகரங்களை விரிவுபடுத்தியதிலும் புதிய நகரங்களை ஏற்படுத்துவதிலும் அவர்கள் அதிக ஊக்கம் காட்டினார்கள்.

இந்தோனீசியாவிலுள்ள நகரங்கள் யாவும் டச்சுக்காரர்களாலேயே ஏற்படுத்தப்பட்டன என்று கூறமுடியாது. டச்சு ஆதிக்கம் தொடங்கு வதற்கு முன்பே இந்தோனீசியாவில் நகரங்கள் பல இருந்தன. இவற்றில் மிகச் சிறப்புற்றிருந்தவை ஜாவாவிலுள்ள ஜோக் ஜகார்தா, சுரகார்த்தா ஆகிய நகரங்களாகும். ஆயினும், டச்சு ஆதிக்கத்தில் இவ்வாறான இந்தோனீசியாவின் தொன்மைவாய்ந்த நகரங்கள் தங்களுடைய பழைய அடிச்சுவடுகள் தெரியாதபடி மாற்றியமைக்கப் பட்டன. இதற்கு உதாரணமாக, மேற்கூறிய இரண்டு நகரங்களைத் தவிர பாலேம்பாங், சுரபாயா, டிஜிரேபான் (Tjirebon), மகஸார் ஆகியவற்றைக் குறிப்பிடலாம். படேவியா, மேடான் போர்னியோவி லுள்ள எண்ணெய்த் துறைமுகங்கள் போன்றவை புதிதாக டச்சுக்காரர் களால் நிர்மாணிக்கப்பட்ட நகரங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டாக உள்ளன.

1930-ல் 5,33,015 மக்களைக்கொண்ட படேவியா இந்தோனீசியா வின் மிகப் பெரிய நகரமாகவும், தலைநகராகவும் இருந்தது. இந் நகரின் மிகப் பழைமை வாய்ந்த பகுதி 1619-ல் ஜகாட்ரா (Jacatra) என்ற ஜவாவானியக் குடியிருப்பில் அமைக்கப்பெற்றது, கடற்கரை யோரத்தில் டிஜிலிவுங் (Tjiliwung) நதியின் முகத்துவாரத்தில் இப்பகுதியைத் தேர்ந்தெடுத்ததற்குக் காரணமாயிற்று. அடுத்த 300 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட வண்டல்களின்படிவால் கடற்கரை, ஜகாட்ராவிலிருந்து ஒரு மைல் தள்ளி நின்றது. 19ஆம் நூற்றுண்டின் தொடக்க காலத்திலிருந்து வாணிபத்திற்கும் தொழிற்சாலைகளுக்கும் முக்கியமாக விளங்கும் படேவியாவின் இப் பழைய பகுதியில் சீனக் குடியிருப்புகள் ஏற்பட்டன. டச்சுக்காரர்கள் வெல்டெவ்ரேடன் (Weltevreden), மீஸ்டெர் கொர்நீலிஸ் (Meester Cornelis) என்ற புதிதாக ஏற்படுத்தப்பட்ட தொகுதிகளில் தங்கள் குடியிருப்பை மாற்றி அமைத் துக்கொண்டார்கள். தங்கள் தாய் நாட்டில் இருப்பதுபோலவே இந்தோ னீசியாவிலும் நகரங்களை ஊடுருவும் செயற்கைக் கால்வாய்களை அமைத்தது, டச்சுக்காரர்கள் நகர வளர்ச்சிக்காகப் போட்ட திட்டங் களில் பெரும் குறையாக மாறியது. ஏனெனில், ஐரோப்பாவின் வட கடலை (North Sea) அடுத்துள்ள ஹாலண்டின் கடற்கரைபோல் ஜாவாவின் கடற்கரை காட்சியளித்தபோதிலும், அயன மண்டலத்தில் நகர்களுக்கருகில் செயற்கை நீர்வழிகளை ஏற்படுத்தியது, மலேரியா பரவுவதற்கு சாதகமாக இருந்தது. 1732-ல் படேவியாவைச் சுற்றிப் புதிய கால்வாய் ஒன்று அமைக்கப்பட்ட காலத்தில் கடும் மலேரியா நோய் தோன்றி, அதற்கு அடுத்து வந்த பல ஆண்டுகளில் இறப்பு வீதத்தை அதிகரித்தது. இதைத் தொடர்ந்து படேவியா நகரம் தெற்கிலுள்ள சற்று உயர்ந்த பகுதிகளை நோக்கிப் பரவியது. இங்குத் தான் வெல்டெவ்ரேடன், மீஸ்டர், கொர்நீலிஸ் ஆகிய பகுதிகள் இருக்கின்றன. இவற்றில் இரண்டாவதாகக் கூறப்பட்ட பகுதி தனி யாகக் குடியிருப்புப் பகுதியாகவே (residential area) அமைக்கப் பட்டது. இந்தோனீசிய சுதேசி மக்கள் படேவியாவின் மற்றப் பகுதி களில் கிராமப்புறம் போன்ற இயல்பைக்கொண்ட தங்கள் குடியிருப்பு களை அமைத்துக்கொண்டனர்.

கடற்கரையோரத்தில் : வண்டல்மண் படிதல் தொடர்ந்து நீடித் ததால், படேவியாவுக்கருகில் ஒரு செயற்கைத் துறைமுகத்தை அமைக்க வேண்டியது அவசியமாயிற்று. படேவியாவின் பழைய துறைமுகத்தி லிருந்து வடகிழக்கில் 6 மைல் தள்ளி தான்ட்ஜூங் பெரியுக் (Tandjung Periuk) துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. அது 1938-ல் கப்பல் போக்குவரத்திற்கான வசதிகளைப் பெற்று ஆசியாவின் மிகப் பெரிய துறைமுகமாகச் சிறப்புடன் விளங்கியது. இந்தோனீசியாவின் அயல் நாட்டு வாணிபத்தின் மொத்த மதிப்பில் பெரும்பகுதி இத்துறைமுகத்

தின். வாயிலாகத்தான் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. என்றாலும், இத் துறைமுகம் கையாண்ட பொருள்களின் மொத்த எடை பாலேம்பாங், பாலிக்பாபான் (Balikpapan) என்ற சுமத்ரா, போர்னியோ தீவுகளின் எண்ணெய்த் துறைமுகங்கள் கையாண்ட பொருள்களின் எடையைவிட குறைவாகவே இருந்தது. கிழக்கு ஜாவாவின் சுரபாயா துறைமுகமும் இவ்விதத்தில் தான் ட்ஜுங் பெரியுக்கைவிட முக்கியமாக இருந்தது.

பொருளாதார ரீதியில் தான்ட்ஜுங் பெரியுக் படேவியாவின் தொடர்ச்சியே என்றாலும் படேவியா புவியியல் ரீதியில் மேற்கூறிய துறை முகத்தினின்றும் தனிப்பட்டு, டிஜிலிவுங் நதியின் இருகரைகளிலும் வடக்குத் தெற்காக 7½ மைல் நீளம் நீண்டு இருந்தது. துறைமுகமோ கிழக்கு மேற்காக படேவியாவுக்குச் செங்குத்தாகப் பரவியிருந்தது. இந்தோனீசியாவின் இரண்டாவது பெரிய நகரமான சுரபாயா (மக்கள் தொகை 341,675) மதுராத் தீவை நோக்கியிருக்கும் ஜாவாவின் வட கிழக்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. இதன் தோற்றமும் நகரம் பரவிய விதமும் படேவியாவில் ஏற்பட்ட நிலையையே பிரதிபலிக்கின்றன. ஆயி னும் பல்வேறு பொறிவழித் தொழில்கள் இங்கு வளர்ச்சியடைந்துள்ளன. இந்தோனீசியாவின் முக்கியக் கப்பற்படைத் தளமாகவும், வியாபாரத் துறைமுகமாகவும் சுரபாயா பணி புரிந்தது. ஏறக்குறைய இவ்விரு நகரங்களுக்குமிடையே இந்தோனீசியாவின் மூன்றாவது பெரிய நகர மான, மத்திய ஜாவாவின் முக்கியத் துறைமுகமான ஸெமராங் (Semarang) உள்ளது. பிரியங்கன் உயர்நிலப் பகுதியில் அமைந் துள்ள பாண்டுங் (1,66,815) நான்காவது பெரிய நகரமாகும். 19ஆம் நூற்றாண்டிலும், 20ஆம் நூற்றாண்டின் முதல் 40 ஆண்டுகளிலும் இந் நகரம் டச்சு ஆதிக்கத்தின்கீழ்ப் பலவித மாற்றத்தைப் பெற்றது; ராணுவப் படையின் தலைமைப்பீடமாக அமைந்ததோடல்லாமல் முக்கிய ரெயில்வே தொழிற்சாலைகளையும் அரசாங்க அலுவலகங்களையும் கொண் டுள்ளது. கொய்னா தயாரிக்கும் தொழிற்பகுதிக்கு இது கேந்திரமாக இருக்கின்றது. 2300′ உயரத்திலுள்ள பாண்டுங் ஐரோப்பியர்களால் மிகவும் விரும்பப்பட்ட இந்தோனீசிய நகரமாகப் பெயர்பெற்றது.

முக்கியக் கிழக்கு மேற்கு சாலை, இருப்புப்பாதை அருகில் அமைந் துள்ள சுரகார்த்தா (165484), ஜோக் ஜகார்த்தா, (136649) ஆகிய நகரங்கள் மிகக் குறைவான விகிதத்திலேயே ஐரோப்பியமயமாக்கு தலுக்குட்படுத்தப்பட்டு, ஜாவானிய மக்களின் தொன்மைவாய்ந்த கேந்திரங்களாக இருக்கின்றன. செழிப்பான விவசாயப் பிராந்தியங் களுக்கு மையமாய் அமைந்துள்ள இவ்விரு நகரங்களை நகரங்கள் என்று அழைப்பதைக்காட்டிலும், அளவு மீறி வளர்ந்த கிராமங்கள் எனச் சொல்வது பொருத்தமாகும்.

இவ்வாறு இந்தோனீசியாவின் பெரிய ஆறு நகரங்கள் ஜாவாவி லிருக்க, ஏழாவது பெரிய நகரமான பாலேம்பாங், ஏர் முசி (Air Musi) நதியின் இருபுறத்திலும் 50 மைல் நீண்டு தென் கிழக்கு சுமத்ராவி லுள்ளது. நவீன 'காலத்தில் பாலேம்பாங்கின் வளர்ச்சி தென்கிழக்கு சுமத்ராவில் பெட்ரோலியம் எடுக்கும் தொழிலில் ஏற்பட்ட முன்னேற் றத்தைச் சார்ந்து நின்றது. எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைகளும் இங்கு நிறுவப்பட்டன.

நகரங்கள் என்ற அடைமொழிக்கு உரியனவும், 20,000—100,000 மக்கள்தொகையைப் பெற்றிருப்பனவுமான 27 நகரங்கள் ஜாவாவின் பல்வேறு பகுதியில், உள்நாட்டு சந்தைகளாகவும் நிர்வாகக் கேந்திரங் களாகவும் சிதறிக் காணப்படுகின்றன. மற்றத் தீவுகளில் இம்மாதிரி யான நகரங்கள் உள்ளன. சுமத்ராவிலுள்ள மெடான் (75,584), படாங் (52,054), ஊஸ்ட்ஹாவன் (Oosthaven) (25,170) ஆகிய நகரங்கள், பண்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியம், மேற்குக் கடற்கரை மாகாணம், லாம்புங் பிராந்தியம் ஆகியவற்றிலுள்ளன. இவ்வாறே பண்ட்ஜார் மாஸின், (65698), போன்டியநாக் (45196), பாலிக்பாபான் (29,843) ஆகியவை முறையே, தெற்கு, வடக்கு, கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் சுமத்ராவின் முக்கியத் துறைமுகமாக இருந்தன. ஸெலிபீஸிலுள்ள மகஸார் இந்தோனீசியாவின் தென் மேற்கு பிராந்தியத்திலுள்ள முக்கியத் துறைமுகமாகும்.

சுதேசி மக்களின் பண்டைய நகர்ப்புற கலாசாரத்தை ஓரளவிற்குத் தன்னிடத்தே கொண்டிருந்தபோதிலும், மேற்கூறிய நகரங்கள் யாவும் தங்களைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளுக்கு அன்னியப் பகுதிகளாகவே (alien to the surrounding) தங்கள் இயல்பை வெளிப்படுத்தின. ஜாவா வின் சுதேசி மக்களில் 3·7% மக்களே அத் தீவிலுள்ள 7 பெரிய நகரங் களில் வசித்தனர். ஆனால், இத் தீவின் மொத்த ஐரோப்பிய மக்களில் 50%, சீன மக்களில் 33% இந் நகரங்களிலேயே குடியிருந்தனர். எந்த நகரத்திலும் ஐரோப்பியர்கள், சீனர்கள் ஆகியோரின் எண்ணிக்கை மொத்த மக்கள்தொகையில் 15–25 பகுதியாகவே இருந்தபோதிலும், இவ்வன்னியர்களின் ஆதிக்கத்திலேயே முக்கியப் பொருளாதாரச் செயல்களும் நிர்வாகமும் இருந்தன. கிராமப்புறங்களில் மக்கள் தொகை அளவுக்கு மீறிப் பெருகியதால் நகரங்களை நோக்கி நகர மக்கள் தொடர்ந்து இயக்கினர். இவ்வியக்கத்தினால் 1930-ல் பல்வேறு துறை களில் ஈடுபட்டிருக்கும் இந்தோனீசியாவின் மத்தியதர (middle class) மக்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்தது. இவர்களின் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்ய ஐரோப்பிய பாணியில் கல்வி நிலையங்களும் பொழுது போக்கு நிலையங்களும் வளர்ந்தன.

(பின்குறிப்பு: மேற்கூறிய அத்தியாயத்தில் இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரம் 1911—1937 காலத்தில் எவ்விதம் விரிவடைந்தது

என்பது வருணிக்கப்பட்டுள்ளது. எனவே மக்கள் தொகைப் புள்ளி விவரம், பொருளாதாரப் புள்ளி விவரம் ஆகியவை 1930ஆம் ஆண்டில் இருந்த நிலவரத்தையே அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளன என்பது கவனத்திற்குரியதாகும்).

அட்டவணைகள்

I. சுதேசி மக்களின் முக்கியப் பயிர்கள்

பயிர்		பரப்பு 000 ஏக்கரில் 1916	1937
நன்செய் அரிசி	...	6530	8590
புன்செய் அரிசி	...	966	966
தினை	...	3910	5110
கசவா (Casava)	...	1120	2348
ஸோயாபீன்ஸ்	...	403	872
நிலக்கடலை	...	472	581
புகையிலை	...	403	371

II. எஸ்டேட்டுப் பயிர்கள் (000 ஏக்கரில்)

(1937 நிலவரம்)

பயிர்		ஜாவா	இதர தீவுகள்
ரப்பர்	...	562	905
தேயிலை	...	259	84
காப்பி	...	223	41
எண்ணெய்ப் பனை	...	2	204
தென்னை	...	17	104
புகையிலை	...	72	32
கபோக் (Kapok)	...	58	4
கொய்ரு	...	38	4
கரும்பு	...	209	?
மிளகு	...	6	1

III. இந்தோனீசிய மக்கள்தொகையில் ஏற்பட்ட பெருக்கம்

பிராந்தியம்	பரப்பு (ச. மைல்)	மக்கள்தொகை (1905)	மக்கள்தொகை (1930)	சராசரி மக்கள் நெருக்கம் (1930)
ஜாவா, மதுரா	51,039	3,03,66,000	4,17,18,364	817
சுமத்ரா அதைச் சார்ந்துள்ள தீவுகள் ...	1,84,222	42,94,000	82,54,843	44
போர்னியோ	2,08,298	12,34,000	21,68,661	12
ஸெலிபீஸ்	72,890	9,02,000	42,33,906	56
மொலுக்காஸ் (பண்டா) தீவையும் சேர்த்து, சிறிய சுந்தா தீவுகள் (பாலி, லோம் போக்)	32,318	2,08,000	5,79,129	18
சும்பாவாக்ப்ளோ (ரங், டைமூர்) ...	28,420	8,32,000	34,60,059	180
நியூகினி	1,59,381	2,00,000	3,14,271	2
மொத்தம் ...	7,58,568	3,80,36,000	6,07,27,233	83

11. சுதந்திர இந்தோனீசியாவின் பொருளாதார முன்னேற்றமும் அதை எதிர்நோக்கி நிற்கும் பிரச்சினைகளும்

(அ) முன் குறிப்பு

1945ஆம் ஆண்டில் ஆகஸ்டு மாதத்தில் ஜப்பானியர்கள் சரணாகதியடைந்தபொழுது, இந்தோனீசியா ஒரு சுதந்திர அரசியல் பிரிவாக தேசியவாதிகளால் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது. எனினும், நான்கு ஆண்டுகளுக்குப் பிறகே, 1949-ல் டச்சுக்காரர்கள் ஆதிக்கத்தை இந்தோனீசியத் தேசியத் தலைவர்களிடம் ஒப்புவித்தனர். மேற்கு நியூகினி இப் புதிய அரசியல் பகுதியில் சேர்க்கப்படாமல் டச்சுக்காரர்கள் வசமே இருந்தது. இவ்வாறு தோன்றிய புதிய சுதந்திர இந்தோனீசியாவின் வளர்ச்சியையும், அதனை எதிர்நோக்கி நிற்கும் பிரச்சினைகளையும் சரியாகப் புரிந்துகொள்ளக் கீழ்க்கொடுக்கப்பட்டுள்ள விவரங்களைப் பின்னணியாக வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் :

(1) இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம் ஆரம்ப காலத்தை அடுத்து இருந்த 8 ஆண்டுகளில், இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரம் மிக பலமான சீரழிவை அடைந்தது. நேச நாடுகள் ஜப்பானியரை எதிர்த்த குறுகிய காலத்தில் நானாவிதமான தொழிற்சாலைகள் குறிப்பாக பெட்ரோலியத் தொழில், 'பொட்டல் கொள்கைக்கு' (Scorched earth policy) உட்படுத்தப்பட்டன. இதைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட ஜப்பானிய ஆக்கிரமிப்பின்போது இந்தோனீசியா பல்வேறு விதத்தில் சீரழிவைப் பெற்றது. அதிக மக்கள்தொகையைக்கொண்ட ஜாவாவிலிருந்து சுமார் 3,00,000 தொழிலாளர்கள் அயல் நாடுகளுக்குக் கூலி வேலைக்கு அனுப்பப்பட்டதால் ஜாவாவின் தொழிலாளர் வளம் குன்றியது. போரின் காரணமாக அயல்நாட்டு வாணிபம் அடியோடு தடைபட்டு நின்றதால் கோடிக்கணக்கான இந்தோனீசியர்கள் தங்கள் ஜீவனத்திற்கான தொழில்களை இழந்து, சட்ட விரோதமாக ஜாவா

விலும் சுமத்ராவிலும் இருந்த எஸ்டேட் பகுதிகளில் உள்ள விளைநிலங்களைச் சொந்தமாக்கிக்கொண்டனர்.

(2) இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்திற்குப் பின்பு டச்சு ஆதிக்கத்துக்கு எதிராக எழுந்த புரட்சி நாட்டை மேலும் பல தொல்லைகளுக்கு உள்ளாக்கியது. புரட்சிக்காரர்கள் கைக்கொண்ட நாசவேலைகளினால் இருப்புப்பாதைகளும் சாலைகளும் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படாத வகையில் சேதப்படுத்தப்பட்டன. தவிர, எஸ்டேட்டுகளும் கனிச் சுரங்கங்களும் தொழிற்சாலைகளும் நீண்ட காலமாக கவனிப்பாரற்றுக் கிடந்ததால், போருக்குப் பின்பு பிற தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகள் தங்கள் பொருளாதார புனரமைப்பில் முன்னேற்றம் கண்டதுபோல் இந்தோனீசியா, குறுகிய காலத்தில் பொருளாதார இயற்கை நிலைமையை அடைய நீண்ட காலம் தேவைப்பட்டது.

(3) 1949-ல் ஏற்பட்ட அரசியல் உடன்படிக்கையின்படி நெதர்லாந்தும் இந்தோனீசியாவும் சரிசமக் கூட்டாளிகளாக நெதர்லாண்ட்ஸ்—இந்தோனீசியன் யூனியன் அமைக்கப்பட்டது. இந்த உடன்படிக்கை இரு சாராருக்குமே பயனளிக்கும் பின்னணியில் எழுந்தது. திறமை வாய்ந்த தொழிலாளர்கள் இல்லாததாலும், முதலீடு பற்றுக்குறையாலும் இந்தோனீசியா டச்சுக்காரர்கள் உதவியை இத்துறையில் ஏற்றுக்கொண்டது. தங்கள் பொருளாதாரத்திற்கு இந்தோனீசியாவிலிருந்து கிடைத்த ஊதியத்தையே நம்பியிருந்த நெதர்லாந்தும் மேற்கூறிய யூனியன் உறவுமுறைமூலம் தன் பொருளாதாரத்தை ஓரளவிற்குப் புனர்நிர்மாணம் செய்துகொள்ளும் வாய்ப்பைப் பெற்றது. எனினும், இந்தோனீசியாவின் மிக அவசரத் தேவையான நிதியைக் கொடுத்து உதவுவதற்கு பதிலாக, டச்சுக்காரர்கள் அநியாயமான பிரதிபலன்களை எதிர்பார்த்ததாலும், மேற்கு நியூகினியைத் தொடர்ந்து தங்கள் வசமே வைத்துக்கொண்டிருந்ததாலும் 1957-ல் இந்த யூனியன் கலைக்கப்பட்டது. டச்சுக்காரர்களின் செல்வாக்கைக் குறைப்பதற்கான செயல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. நெதர்லாந்துக்குக் கொடுக்கவேண்டிய கடன்களைத் திருப்பித்தர மறுத்ததோடு, டச்சுக்காரர்களின் சொத்து அரசாங்கத்தின் உடைமையாக்கிக் கொள்ளப்பட்டது.

(4) இந்தோனீசியாவின் மொத்த உற்பத்தித் திறன் 1941-ல் இருந்ததைவிட ½ பங்காக 1949-ல் குறைந்தது. சுதந்திர இந்தோனீசியா பல்வேறு பொருளாதார முட்டுக்கட்டைகளைச் சமாளித்து முன்னேற வேண்டியிருந்தது. மேலும், 1949-லேயே சுதந்திர அரசாங்கம் ஏற்பட்டிருந்தபோதும் இவ்வரசாங்கம் இயற்றிய சட்டங்களை இந்தோனீசியாவின் எல்லாப் பகுதிகளும் உடன்டியாக ஏற்றுக்கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. அண்மைக் காலத்தில்தான் சுதந்திர அரசாங்கம் தன்னுடைய

ஆதிக்கத்தை இந்தோனீசியா முழுவதும் ஒரே சீராக நிலைநாட்டியுள்ளது.*

(5) பொருளாதார புனரமைப்பின்மூலம் போருக்கு முன்னிருந்த நிலையை மீண்டும் உடனே அடையமுடியாது எனினும், புதிய சுதந்திர சர்க்கார் நீடித்து நிலைக்க வேண்டுமானால் சாலைகளும் இருப்புப்பாதைகளும் செப்பனிடப்பட வேண்டும்; கிராமியப் புறத்தில் உள்ள பாசன வசதிகளை மீண்டும் பயனுக்குக் கொண்டுவரவேண்டும்; கனிஜ வயல்கள், எஸ்டேட்டுகள், தொழிற்சாலைகள் ஆகியவற்றின் உற்பத்தித் திறனை மீண்டும் பழைய நிலைக்குக் கொண்டுவரவேண்டும் என்ற கருத்துகள் எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டன. மேலும், டச்சுக்காரர்களை வெளியேற்றிவிட்டதனால் நிர்வாகம், பாதுகாப்பு, போன்ற பல துறைகளுக்குத் தேவையான ஊழியர்களை உள்நாட்டிலிருந்தே வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்வதும், அவர்களுக்கு ஊதியம் தர நிதிவசதியைப் பெருக்குவதும் சுதந்திர அரசாங்கத்திற்கு பெரும் பிரச்சினையை ஏற்படுத்தியது.

மேற்கூறிய சூழ்நிலைகளில் இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரம் எவ்வாறு மாற்றி அமைக்கப்பட்டது என்பதைக் கவனிப்போம். சுதந்திரம் அடைந்த காலத்திலிருந்து இந்தோனீசியாவின் முக்கியப் பொருளாதாரக் கொள்கையானது, ஒருசில பொருள்களையே நம்பி இருக்கும் ஏற்றுமதி வியாபாரத்தின் இயல்பை படிப்படியாகக் குறைக்கவேண்டும்; உள்நாட்டிற்குத் தேவையான பொருள்களை உள்நாட்டிலேயே தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவதன்வாயிலாக உற்பத்தியைப் பெருக்கவேண்டும்; உள்நாட்டு உற்பத்திப் பெருக்கத் திறனை அதிகரிக்கவேண்டும் என்பன போன்ற முக்கியக் கருத்துகளை கேந்திரமாகக்கொண்டது. 'உலகத்தின் மூன்றுவது மிகப் பெரிய கச்சாப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நாடு' என்ற தவறான எண்ணத்தினால் மேற்கூறிய மனத்தைக் கவரும் கருத்துகள் வெளிப்படுத்தப்பட்ட போதிலும் இக் கருத்துகளைச் செயற்படுத்துவதில் தவிர்க்கமுடியாத முட்டுக்கட்டையாக, உள்நாட்டுப் புனர்நிர்மாண வேலைகளுக்குத் தேவையான அயல்நாட்டு செலாவணியை எப்படிப் பெறுவது என்ற பிரச்சினை இருந்தது. ஏனெனில், கச்சாப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்து கிடைத்த இலாபத்தைக் கொண்டுதான் போருக்கு முன்பிருந்த பொருளாதார வளர்ச்சிகள் செயற்படுத்தப்

* 1965-ல் ஏற்பட்ட ராணுவப் புரட்சி தோல்வி யடைந்தபோதிலும், இது இந்தோனீசியாவின் தேசிய ஒற்றுமை எவ்விதமான நிலையற்ற தன்மையைப் பெற்றிருக்கிறது என்பதை நன்கு எடுத்துக்காட்டியது. புரட்சி தோல்வியடைந்தாலும் இப் புரட்சி தட்டி எழுப்பிய பிராந்திய மனவேற்றுமைகள் இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரத்தைப் பெருமளவில் பாதித்துள்ளன.

பட்டன. இப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி, போரின் காரணமாகக் குறைந்து விட்டதாலும், எல்லாவிதத்திலும் தன்னிறைவு பெறவேண்டும் என்ற சுதேசிக் கொள்கையும் ஒன்றோடொன்று முரண்பட்டு நின்றன. மேலும், தேசியமயமான இயக்கம் தீவிரமாக இருந்ததால் பொருளாதார புனர் நிர்மாணத்திற்கு உடனடியாகத் தேவையாயிருந்த அந்நிய முதலீடு களைச் செய்ய மேனாடுகள் ஊக்கம் காட்டவில்லை. குறிப்பாக ரப்பர் தொழிலுக்கும், பெட்ரோலிய உற்பத்திக்கும், பாசனத் திட்டங்களை ஏற் படுத்துவதற்கும் இவ்வாறான முதலீடுகள் தேவைப்பட்டன. எஸ் டேட்டுகள் சரிவர நிர்வகிக்கப்படாததாலும், மக்களைக் கசக்கிப் பிழிந் தெடுக்கும் வரிகள் போடப்பட்டமையாலும் உள்நாட்டிலேயே முதலைத் தேடுவது சிரமமான பணியாக இருந்தது. இன்றைய இந்தோனீசியா வின் பொருளாதாரத்தில், இரண்டு நிலைகளுக்கிடைப்பட்ட இயல்பைக் கொண்ட நிலையைக் காண்கிறோம். பெருவாரியான எஸ்டேட்டுகளும், சுரங்கங்களும், தொழிற்சாலைகளும் தனியார் துறையிலும் இருக்க, இவற்றில் அரசாங்கத்தின் பங்கு மெள்ளமெள்ள உயர்ந்துகொண்டே வருகிறது. கிராமப் புறங்களில் உள்ள விவசாயமும் குடிசைத் தொழில் களும் கூட்டுறவு முறைகளின்மூலம் வளர்ச்சியைகொண்டுள்ளன. இவ்வாறு இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரம் தற்கால இந்தியாவின் பொருளாதாரத்திலுள்ள ஒருசில நிலையைப் பிரதிபலிக்கின்றது. இவ் விரு நாடுகளுக்குமிடையேயுள்ள வேற்றுமையானது, இந்தியாவின் தொழில்வளம் உயர்ந்த நிலையை அடைந்து இந்தியர்கள் வசமே இருக்க, இந்தோனீசியாவின் தொழில்வளம் அந்நியர்கள்—ஐரோப்பி யர்கள், அமெரிக்கர்கள், சீனர்கள்—ஆதிக்கத்தில் இருக்கின்றது என்பதாகும்.

கூட்டுறவு இயக்கத்தின்மூலம் எல்லாவித பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளையும் தீர்த்துவிடமுடியும் என்று எண்ணுவது தவறாகும். ஒருசில அடிப்படைப் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கவே இக் கூட்டுறவு இயக்கம் பயன்படும். பெருமளவில் தொழில்மயமாக்குவதன்வாயிலாகத்தான் மக்கள்தொகைப் பிரச்சினையைக்கொண்டுள்ள நாடுகளின் பொருளா தாரப் பிரச்சினைகளுக்கு வழிகாண முடியும் என்பதை உணர்ந்த இந்தோனீசிய அரசாங்கம் 1956-ல் முதல் ஐந்து ஆண்டுத் திட்டத்தை உருவாக்கியது. நிலையற்ற அரசியல் தன்மையும், உள் நாட்டுப் பூசல்களும் இத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதற்கு தடையா யிருந்தன. ஆகவே, 1961-ல் ஒரு புதிய முதல் எட்டாண்டுத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. இத் திட்டத்தில் பின்வருமாறு நிதி பங்கிடப்பட்டது. போக்குவரத்து 25%; சுரங்கத் தொழிலும் தொழில் வளமும் 25%; நீர்ப்பாசனம், விசையுற்பத்தி 25%; விவசாயம், மீன்பிடித்தல், காடு களின் வளத்தைப் பெருக்குதல் 13%, சமுதாய நலத் திட்டங்கள் 12%. இந்த எட்டாண்டுத் திட்டம் நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்காக

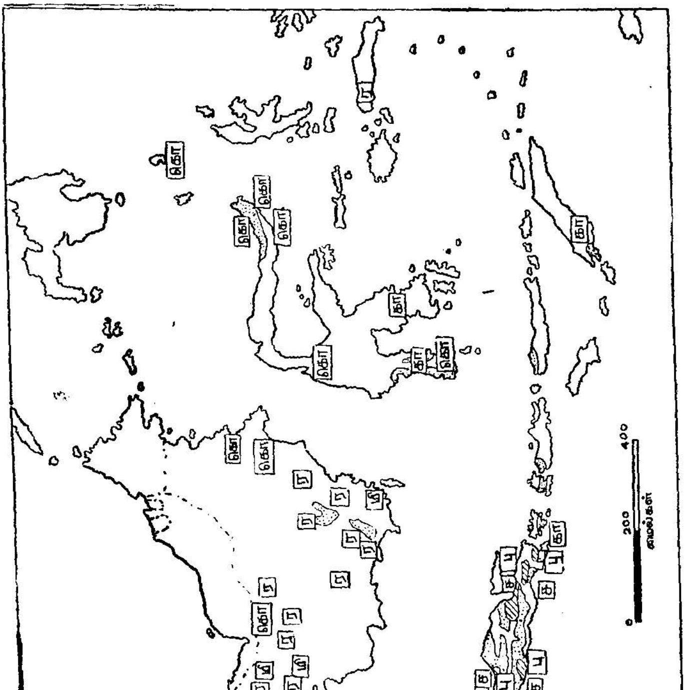
240,000,000,000 ருபியாக்களை (Rupiah) செலவிடத் திட்டமிட்டுள்ளது. இத் திட்டத்திற்கான முதலீட்டின் பெருமளவு உள்நாட்டிலிருந்தே பெறுவது என்று முடிவுகட்டப்பட்டது. குறைந்த அளவிற்கே அந்நிய முதலீடுகள் வரவேற்கப்பட்டன.

அந்நியர்களைப் பொறுத்தவரையில், பெரிய தொழிற்சாலைகளை ஏற்படுத்துவதைவிட எண்ணெய்த் தொழில், ரப்பர் எஸ்டேட்டுகள் ஆகியவற்றில் முதலீடு செய்வதையே அவர்கள் விரும்பினர். அரசியல் கொள்கையிலுள்ள வேற்றுமையினால் அமெரிக்கா கொடுக்க விரும்பிய உதவிகளை இந்தோனீசியா பெருமளவில் ஏற்றுக்கொள்ளத் தவறியது. இதற்குப் பதிலாக, கொழும்பு (Colombo) திட்ட வாயிலாகவும், ஐக்கிய நாடு ஸ்தாபனத்திலிருந்தும் ஸோவியத் நாட்டிலிருந்தும் தேவையான உதவியைப் பெற முயன்றது.

(ஆ) ஏற்றுமதிக்கான மூலப்பொருள்கள்

இந்தோனீசியாவின் ஒவ்வொரு முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளின் மொத்த உற்பத்தியளவு முறையே 1938, 1955, 1959 ஆண்டுகளில் எவ்வாறிருந்தது என்பதைக் கவனித்தால், இன்றைய இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரம் பெருமளவிற்கு ரப்பர், பெட்ரோலியம் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதியையே நம்பி இருக்கிறது என்று தெரியவரும். ஒவ்வொரு மூலப்பொருள்களின் உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட ஏற்றத் தாழ்வு பின் கூறப்பட்டுள்ளது.

ரப்பர் : ஜப்பானிய ஆக்கிரமிப்பின்போதும், அதைத் தொடர்ந்து வந்த பொருளாதார நெருக்கடியின்போதும் ரப்பர் பயிரிடும் தொழில் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டது என்றாலும், 1951-ல் இதற்கு முன்பு இந்தோனீசியாவில் இல்லாத அளவிற்கு ரப்பரின் உற்பத்தி 7,55,000 டன்களாக உயர்ந்தது. இதற்குப் பிறகு உலகச் சந்தையில் ரப்பரின் விலை தாழ்முகம் கொண்டதால் ரப்பரின் உற்பத்தி சிறிதளவு குறைந்து போயிருக்கிறது. ரப்பர் விளைந்த சில நிலங்கள் இன்று உணவுப்பயிர் களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1958 வரை உலகின் பெரிய ரப்பர் உற்பத்தி நாடாக இருந்த இந்தோனீசியா இன்று மலேசியாவுக்கு அடுத்தபடியாக இரண்டாவது இடத்தைப் பிடித்துக்கொண்டிருக்கிறது. உலகச் சந்தையில் ரப்பரின் விலையில் ஏற்படும் ஏற்றத் தாழ்வுகள் ஒரு புறமிருக்க, மேலை நாடுகளில் செயற்கை ரப்பரின் உற்பத்தி அதிகரித்து வருவது இந்தோனீசியாவின் ரப்பர் உற்பத்திக்குக் கடுமையான பிரச்சினையைப் பிற்காலத்தில் தோற்றுவிக்கலாம். முதல்தர ரப்பரை எஸ்டேட்டுகளிலிருந்துதான் கொள்ளமுடியும் என்றாலும், ரப்பரை உற்பத்திசெய்ய ஏற்படும் செலவு உயர்ந்துகொண்டு வருவதால், இந்த எஸ்டேட்டுகள் எவ்வளவு காலத்திற்கு ரப்பரை மலிவான விலைக்கு



படம் 62. இந்தோனீசியா—விவசாயம்

உற்பத்திசெய்து விற்க முடியும் என்பதும் கேள்விக்குரியதாகவே இருக்கின்றது. மேலும், சுதந்திரம்பெற்ற நாள் முதற்கொண்டே இந்தோனீசியாவை ஆளும் கட்சி, எஸ்டேட்டுகளுக்கு எதிராகச் சிறு பரப்புகளில் ரப்பரை விளைப்போரின் எண்ணிக்கையை மிகுதிப்படுத்துவதிலேயே ஊக்கத்தைக் காட்டிவருகிறது. இவ்வாறு அரசாங்கத்தின் துணையைப்பெற்றுச் சிறு பரப்புக்காரர்கள் (small-holders), விளைத்த ரப்பரின் அளவு இந்தோனீசியாவின் மொத்த ரப்பர் உற்பத்தியில் 1938-ல் 45% விழுக்காடாக இருந்து 1960-ல் 65% ஆக உயர்ந்தது. ரப்பர் விளையும் நிலங்களின் பரவலில் போருக்கு முன்பிருந்த நோக்கு—ஜாவாவைத் தவிர்த்துப் பிற தீவுகளில் மிக விரைவாக ரப்பர் தோட்டங்கள் அமைக்கப்படுவது—தொடர்ந்து காணப்படுகிறது.

இந்தோனீசியாவின் சிறு பரப்புகள் கூட்டுறவு முறையிலேயே பயிர் செய்யப்படுகின்றன என்பதால், ரப்பரை உற்பத்தி செய்வதில் ஏற்படும் விலையைக்காட்டிலும், தரமான ரப்பரை எவ்வாறு உற்பத்தி செய்வது என்பதும், ஏக்கருக்கு ஏக்கர் விளைச்சலை எவ்வாறு அதிகரிப்பது என்பதும் ஆகியவையே முக்கியமான பிரச்சினையாக உள்ளன. எஸ்டேட்டுகளில் விளையும் ரப்பரின் தரம் உயர்வாக இருப்பதால் சிறுபரப்பினர் உற்பத்தி செய்யும் ரப்பர், குறைந்த விலையே ஈட்டித்தருகின்றது. மேற்கூறிய நிலையைச் சீர்படுத்த, ரப்பரை ஏற்றுமதி செய்வதற்கு முன்பு ஆலைகளில் (ரப்பர்) பதப்படுத்தப்பட்டுப் பின்பு சந்தைக்கு அனுப்பப்படுகின்றது. இத் துறையில் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்கள் திறமையாக செயற்படுகின்றன. எவ்வளவுதான் திறமையாக திட்டமிடப்பட்டாலும், ரப்பரின் பிற்காலம் உலகச் சூழ் நிலைகளில் பிற்காலத்தில் ஏற்படும் மாறுதல்களையே சார்ந்து இருக்கக் கூடும் என்பதால், எவ்வளவு காலத்திற்கு இந்தோனீசியாவின் மிக முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள் என்ற சிறப்பை ரப்பர் காப்பாற்றிக் கொள்ள முடியும் என்பதைப்பற்றி முடிவாக ஒன்றும் கூறமுடியாது.

கொப்பரை: ரப்பருக்கடுத்தபடியாக விவசாயத்தின்மூலம் கிடைக்கும் இரண்டாவது உற்பத்திப் பொருள் கொப்பரையாகும். போருக்கு முன்பு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட கொப்பரையின் மொத்த மதிப்பில் $\frac{2}{3}$ பங்கு அளவிற்கே தற்சமயம் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. இது மொத்த ரப்பர் ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் $\frac{1}{12}$ பங்கே. கொப்பரை ஏற்றுமதியில் ஏற்பட்ட தாழ்விற்கு சோப் போன்ற பொருள்கள் உற்பத்தி செய்வதற்குத் தேவையாகக் கொப்பரையின் அளவும், உள் நாட்டுத் தேங்காய் எண்ணெயின் தேவைக்கு ஏற்பட்ட அதிகரிப்பும் காரணங்களாகும். எனினும், உலகத்தின் மொத்தத் தேவையில் $\frac{1}{4}$ பங்கை இந்தோனீசியா ஏற்றுமதி செய்கிறது. தென்னை பயிரிடப் படும் நிலங்களின் மொத்தப் பரப்பில் 95% சிறு பரப்பினர்களின்

வசமேயுள்ளது. கொப்பரையின் ஏற்றுமதி அதிகரிப்பதற்கான அறிகுறிகள் உள்ளன, இந்தோனீசியாவின் மேற்குப் பகுதியிலுள்ள தீவுகளுக்கு ரப்பர் எவ்வாறு இன்றியமையாத பணப் பயிரோ, அவ்வாறே கொப்பரை இந்தோனீசியாவின் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள தீவுகளுக்கு முக்கியமாக விளங்குகிறது. இவ்விரு தீவுக் கூட்டங்களுக்கு இடையேயுள்ள போர்னியோவில், ரப்பர், கொப்பரை ஆகிய இரண்டும் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாயுள்ளன. கொப்பரையின் விலை ரப்பரின் விலையைவிடக் குறைவாக உள்ளதால் கொப்பரையை மட்டும் நம்பி இருந்தால் இன்றிருப்பதுபோல் கிழக்கிலுள்ள தீவுகள் விரைவான பொருளாதார முன்னேற்றத்தைக் காணமுடியாது. கொப்பரையின் உற்பத்தியைப் பெருக்க இந்தோனீசிய அரசாங்கம் தொடர்ந்து முயலுகிறது. ஏற்றுமதி செய்யப்படுவதற்கு முன்பு கொப்பரையை உள்நாட்டிலேயே பதப்படுத்துவதற்காகப் பல தொழிற்சாலைகள் நிர்மாணிக்கப் பட்டுள்ளன. கொப்பரை ஏற்றுமதியில் பெருமளவு மேற்கு ஜெர்மனிக்கு அனுப்பப்படுகிறது.

எண்ணெய்ப் பனை: உலகச் சந்தையில் பனை எண்ணெயின் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு சாதகமான சூழ்நிலைகளே காணப்படுகின்றன. எனினும், வெள்ளீயத் தகடுகள் செய்வதற்குத் தேவையான எண்ணெயின் அளவு குறைந்துகொண்டு வருவதாலும், இவ்வெண்ணெய்க்குப் பதிலாக செயற்கை முறையில் மாற்று எண்ணெய்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுவருவதாயும், மேற்கூறிய சாதகமான சூழ்நிலை பல ஆண்டுக்கும் நீடிக்குமா என்பது சந்தேகமே.

காப்பி: மற்ற ஏற்றுமதிப் பொருள்களைப்போலவே இந்தோனீசியாவின் மொத்தக் காப்பி உற்பத்தி, போருக்கு முன்பிருந்ததைவிடக் குறைவாகவே இருக்கிறது. உள்நாட்டுத் தேவை தொடர்ந்து அதிகரித்து வருவதால், இன்றைய மொத்தக் காப்பி ஏற்றுமதியின் அளவு 1938-ல் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட மொத்த அளவில் 50% ஆகவேயுள்ளது. சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு உள் நாட்டில் தோன்றிய நெருக்கடி நிலைமைகளினால் சிறுபரப்பினர்களைவிட எஸ்டேட்டு சொந்தக்காரர்களே மிகவும் பாதிக்கப்பட்டனர். ஆகவே, சிறுபரப்பினரின் மொத்த உற்பத்தி இந்தோனீசியாவின் மொத்த உற்பத்தியில் 60%-லிருந்து 80% ஆக உயர்ந்துள்ளது.

தேயிலை: காப்பி உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட மாறுதல்களே தேயிலை உற்பத்தியிலும் ஏற்பட்டுள்ளன. சிறு பரப்பினர்களின் மொத்தத் தேயிலை உற்பத்தி நாட்டின் மொத்த உற்பத்தியில் $\frac{2}{3}$ பங்காக உள்ளது. உலகத் தேவையில் பெரும் பெருக்கம் ஏற்பட்டிருப்பதாலும், உள்நாட்டின் தேவை வளர்ந்து வருவதாலும், காப்பி, தேயிலை ஆகியவற்றின் உற்பத்தி தொடர்ந்து உயரும் என்பதில் ஐயமில்லை.

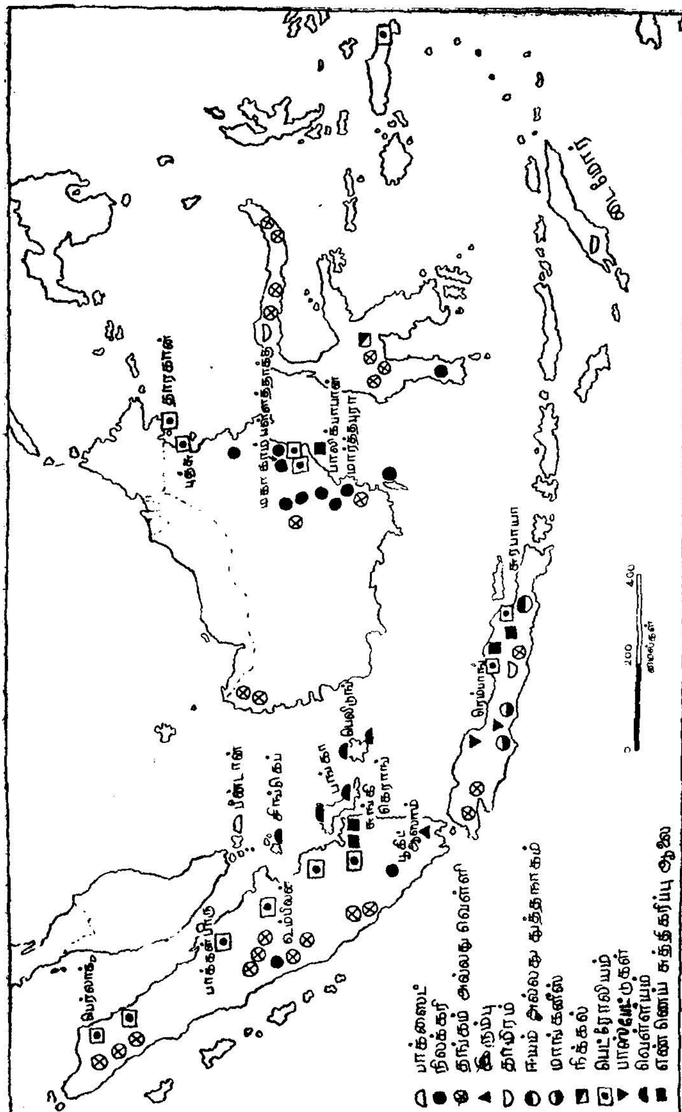
புகையிலை: மற்ற மூலப் பொருள்களைக்காட்டிலும் தேயிலையே விவசாயக் கொள்கையில் ஏற்பட்ட மாறுதலினால்—சிறுபரப்பினரை ஊக்கிவைப்பது—என்ற கொள்கையினால் பெருமளவு பாதிக்கப் பட்டுள்ளது. போர்க் காலத்தில் சுமத்ராவிலுள்ள புகையிலைப் பிராந் தியம் பெருமளவில் அழிவைப்பெற்றது. போரினால் நேரிடையாக ஏற்பட்ட பாதகத்தைவிட சட்டவிரோதமாக நிலங்கள் மக்களால் ஆக்கிர மித்துக் கொள்ளப்பட்டதே எஸ்டேட்டுகளின் புனர் நிர்மாணத்திற்குப் பெரிய தடையாயுள்ளது. ஏனென்றால், சட்டவிரோதமாக நிலத்தைக் கைப்பற்றிக்கொண்டவர்கள் புகையிலை சாகுபடி செய்வதைவிட ஜீவா தாரத்திற்கான உணவுப் பொருள்களைப் பயிரிடுவதிலேயே கவனம் செலுத்துகின்றனர். மேலும், தொழிலாளர்களின் ஊதியம் உயர்ந்து வருவதால் எஸ்டேட்டுகளின் இலாபம் குறைந்துகொண்டே வருகிறது. 1938-ல் 13,786 டன் புகையிலையைக் கொடுத்த டெல்லி எஸ்டேட்டுகள் 1956-ல் 3,700 டன்களையே கொடுத்தன. இவ்வாறே, ஜாவாவிலுள்ள மொத்த எஸ்டேட்டுகளின் உற்பத்தி 20,924 டன்களிலிருந்து 4,300 டன் களாகக் குறைந்துபோயிற்று. ஐரோப்பியர் வசமிருக்கும் இந்த எஸ்டேட்டுகள் ஜெர்மனி, நெதர்லாந்து நாடுகளுக்குத் தேவையான முதல்தர புகையிலையை விளைப்பதில் கவனம் செலுத்துகின்றன. எஸ்டேட்டுகளுக்கு எதிராகப் புகையிலை சாகுபடி செய்யும் சிறுபரப் பினர்களுக்கு அரசாங்கம் மிக்க ஆதரவைக் காட்டியுள்ளது. நாட்டின் மொத்த உற்பத்தியில் 50% சிறுபரப்புகளிலிருந்தே வருகிறது. இவ்வாறு உற்பத்தியாகும் புகையிலை முழுவதும் இந்தோனீசியாவிலுள்ள 700 சிறு தொழிற்சாலைகளால் சிகரெட்டுகளாக மாற்றப்பட்டு உள் நாட்டிலேயே விற்பனையாகிறது. உள்நாட்டு மக்கள் வர்ஜீனிய (virgenia) ரகப் புகையிலையையே மிகவும் விரும்புவதால், சிறுபரப் பினர்கள் இந்த ரகப் புகையிலையைப் பெருமளவில் பயிர் செய்கிறார்கள். இவ்வாறு அந்நிய நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியாகும் வர்ஜீனியா புகையிலையின் அளவு குறைந்துவருகிறது. முன்பு மானவாரி நிலங் களாக இருந்து நெல்லுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட நிலங்கள் இன்று ஜாவாவிலுள்ள லெங்காங் (Lengkong), ஜாடெங் (Djateng), ஜாடிம் (Djatim) சுரகார்த்தா மாகாணங்களில் வர்ஜீனிய புகையிலையை விளைக்கின்றன. வர்ஜீனிய புகையிலையின் உற்பத்தியைப் பெருக்கி, முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாக மாற்றியமைப்பது அரசாங்கத்தின் நீண்டகாலக் கொள்கையாகும்.

மற்றப் பயிர்கள்: நார் தயார்செய்வதற்குப் பயன்படும் சீஸால், காபோக் (Kapok) இன்றும் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களாக உள்ளன. காபோக் விதைகள் ஜப்பானுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுவ தாலும், உள்நாட்டுத் தேவை அதிகரித்திருப்பதாலும், மேற்கூறிய 1959-ல் இரண்டு பயிர்களின் மொத்த ஏற்றுமதி, 1938-ல் இருந்ததை

விட ¼ ஆகக் குறைந்தது. பருத்தி பயிரிடும் தொழிலுக்கு நல்ல வருங் காலமுள்ளது. ஜப்பானியர்களின் ஆக்கிரமிப்பின்போது அவர்களால் பருத்தி பயிரிடுதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இந்தோனீசியாவின் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள தீவுகளில் வறண்ட பருவம் இருப்பதால், இத் தீவுகளே பருத்திப் பயிர் செய்வதற்கான சாதகமான சூழ்நிலையைக் கொண்டுள் ளன. சும்பாவா (Sumbawa) என்ற தீவில் மட்டும் 12,500 ஏக்கர்கள் பருத்திக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. பட்டைபோன்ற பளபளப்புள்ள தும் பருத்தியைப்போன்ற கெட்டியானதுமான, ரெமி (Remie) என்ற பயிரை விளைப்பதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

சர்க்கரை : ஏற்றுமதிக்கான எல்லாப் பொருள்களைக்காட்டிலும் சர்க்கரை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலே பல பெரும் பிரச்சினைகளைக் கொண்டுள்ளது. கரும்பு பயிரிடப்படும் மொத்தப் பரப்பில் தாழ்வு எவ்வாறு 1930-ல் ஏற்பட்டது என்பது முன்பே கூறப்பட்டது. போருக்குப் பின்னிருக்கும் காலத்தில், கரும்பு பயிரிடுதலில் எவ்வித மான பெரிய மாறுதலும் ஏற்படுத்தவில்லை. 1955-ல் உற்பத்தியான 8,51,012 டன் சர்க்கரையில் (1938-ல் 1,400,340 டன்கள்), 174,087 டன் களே ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன (1938-ல் 1,175,292). மொத்த ஏற்று மதியில் 80 சதவீதத்தை எஸ்டேட்டுகள் தருகின்றன. டச்சுக்காரர் களின் சொந்தமான எஸ்டேட்டுகள் தேசியமயமாக்கப்பட்டாலும், சீனர்களுக்குச் சொந்தமான எஸ்டேட்டுகளைப் பொறுத்தவரையில் அரசாங்கம் இவ்வாறு தடையை விதிக்கவில்லை. உலக உற்பத்தியில் அதிகரிப்பு, விலையில் இறக்கம் ஆகியவை ஒருபுறமிருக்க, ஜாவாவின் உணவுத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கே, கரும்பு விளையும் நிலங்கள் பல உணவு உற்பத்திக்கு இன்று பயன்படுகிறது என்பதை கவனிக்குங் கால், உலகத்தின் மிக முக்கிய சர்க்கரை உற்பத்தி நாடுகளில் ஜாவாவும் (அதாவது இந்தோனீசியாவும்) ஒன்று என்ற பழைய உன்னத நிலையை ஜாவா மீண்டும் எட்டிப் பிடிப்பது மிக சிரமமே. மக்கள்தொகை உயரு கிறது என்பதனால் உணவுப் பொருள்களை விளைவிக்கும் நிலங்கள் மீண்டும் கரும்புப் பயிரிடுதலுக்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலைகள் தோன்றுவது மிக துர்லபமே. 1959-ல் சர்க்கரை ஏற்றுமதி 40,000 டன் களாக நீச்ச ஏற்றுமதி நிலையை அடைந்துள்ளது. எனவே, சர்க்கரை ஏற்றுமதியைப் பொறுத்தவரையில் இந்தோனீசியாவின் பெருமை ஒரு முடிவுக்கு வந்துவிட்டது என்றே சொல்லலாம்.

விவசாயத்தின் வாயிலாகக் கிடைக்கும் மூலப்பொருள்கள் யாவும் போருக்கு முன்பிருந்த சிறப்பை இழந்துவருகின்றன என்றாலும், இந்தோனீசியாவின் தாதுப்பொருள் உற்பத்தி, போருக்குப்பின் இருந்த காலத்தில் இந்தோனீசியாவின் ஏற்றுமதி வாணிபத்தை சிறப்புறச் செய்துள்ளன. நாட்டின் இரண்டாவது முக்கியப் பெட்ரோலியத் தொழிலில்தான் பெரு வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளது (படம் 63).



படம் 63. இந்தோனேசியா—தாதுப் பொருள்கள்

போருக்கு முன்பிருந்த காலத்தில் இந்தோனீசியாவின் எண்ணெய்த் தொழில் பலரகப் பொருள்களை உற்பத்திசெய்து தந்தது—பெட்ரோலியம், விமானத்தில் எரிபொருளாகப் பயன்படுத்தப்படும் சிறப்பு எண்ணெய் (Aviation spirit), மண்ணெண்ணெய், டீஸல் எண்ணெய், பேரஃபின் (paraffin) முதலியன. மண்ணெண்ணெய்த் தொழில் நிலையங்களுக்கு முக்கியமாக விளங்கிய பகுதிகளின்மீது பெருமளவில் குண்டு வீசுதலைச் செய்வதே ஜப்பானியர்களின் முக்கியக் குறிக்கோளாக முதலில் இருந்ததால், போர்க்காலத்தில் இந்தோனீசியாவின் இத் தொழில் பலமாக சேதம் அடைந்தது. புனர் நிர்மாணத்திற்கான வேலைகள் போருக்குப் பின்பு விரைவுபடுத்தப்பட்டிருந்தபோதிலும் இந்தோனீசியாவிலுள்ள எண்ணெய் வயல்கள் தாங்கள் போருக்கு முன்பு பெற்றிருந்த உற்பத்தித் திறனை இதுவரை அடையவில்லை. குறிப்பாக, சுமத்ராவிலுள்ள பாலேம்பாங், போர்னியோவிலுள்ள பாலிக் பாபான், கிழக்கு ஜாவாவிலுள்ள வோநோக்ரோமோ (Wonokromo) ஆகிய சுத்திகரிப்பு ஆலைகள் மீண்டும் எண்ணெய் உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கான முயற்சிகளில் ஈடுபட்டுள்ளன. இவ்வாறு சுமத்ரா, ஜாவா ஆகியவற்றிலுள்ள எண்ணெய் வகைகள் போருக்கு முன்பிருந்ததை விடக் குறைவாகவே எண்ணெயைத் தந்தாலும், மத்திய சுமத்ராவின் சியக் (Siak) பள்ளத்தாக்கிலுள்ள மீனுஸ் (Minas) எண்ணெய் வயல்கள் புதிதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுப் பெருமளவு எண்ணெயைத் தருகின்றன. இவ் வயல்கள் கால்டெக்ஸ் கம்பெனியால் பயன்படுத்தப் படுகின்றன. 1952-ல் உற்பத்தியை ஆரம்பித்த இவ் வயல்கள் இந்தோனீசியாவின் மொத்த எண்ணெய் உற்பத்தியை, 1938-ல் இருந்த அளவைவிட, 60% கூடுதலாக்கியிருக்கின்றது. இதே காலத்தில் ஆசியாவின் மத்தியக் கிழக்கு எண்ணெய் வயல்கள் திறந்துவிடப்பட்டதால், மொத்த உலக உற்பத்தியில் இந்தோனீசியாவின் பங்கு 2·6%-லிருந்து 1·85% ஆகக் குறைந்துபோயிற்று. அண்மைக் காலத்திலிருந்து 2·6 மில்லியன் டன்கள் சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய், முன்னுள் பிரிட்டிஷ் போர்னியோவிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. இதற்கு ஈடாக அதே அளவிற்கு மீனுஸ் வயல்களிலிருந்து கால்டெக்ஸ் கம்பெனியால் சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. இக் கம்பெனி இங்கு ஒரு சுத்திகரிப்பு ஆலையை இதுவரை நிர்மாணிக்கவில்லை. ஆகவே, மீனுஸ் வயல்களில் முக்கியமான பாக்கன்பாரு, துமை (Dumai) ஆகிய வயல்களிலிருந்து எண்ணெய் ஃபிலிப்பைனிலுள்ள படான்காஸ் சுத்திகரிப்பாலைக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது.

அன்னிய ஆதிக்கத்திலிருந்து அண்மையில் சுதந்திரமடைந்த நாடுகளில் அன்னிய, பொருளாதார ஆக்கிரமிப்புக்கு எதிர்ப்பு இருப்பதுபோலவே இந்தோனீசியாவிலும் எண்ணெய்த் தொழில் அந்நிய கம்பெனி கையிலிருப்பது தேசிய எதிர்ப்பை வளர்த்திருக்கிறது.

சுமத்ராவிலுள்ள B. P. M. வயல்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டுள்ளன என்றாலும், கால்டெக்ஸ், ஸ்டான்வாக் கம்பெனிகளுக்குச் சொந்தமான வயல்கள் இக் கொள்கைக்கு விலக்காகவே இருக்கின்றன. அந்நிய கம்பெனிகளுடன் இந்தோனீசியா செய்துகொண்ட ஒப்பந்தப்படி, எண்ணெய்த் தொழிலுக்குத் தேவையான நிபுணர்களின் தேவையை இவ்வந்நிய கம்பெனிகள் இந்தோனீசியர்களுக்குப் பயிற்சி அளிப்பதன்மூலம் பூர்த்தி செய்யவேண்டும் என்ற கட்டாயம் இருந்தபோதிலும், அந்நிய கம்பெனிகள் இவ் விஷயத்தில் பெருஞ் சிரத்தை காட்டுவதாகத் தெரியவில்லை. திடீரென்று என்றாவது ஒருநாள் எண்ணெய்த் தொழில் முழுவதும் தேசியமயமாக்கப்படும் என்ற எண்ணமே இதற்குக் காரணமாக இருக்கலாம். அண்மையில் புதிதாகச் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தப்படி, எண்ணெய்த் தொழில்வாயிலாகக் கிடைக்கும் இலாபத்தில் 50% நேர்முகமாகவோ மறைமுகமாகவோ வரியாகச் செலுத்தப்படுகிறது. புதிய எண்ணெய் வயல்கள் கண்டுபிடிப்பதற்கும், அவ்வாறு கண்டுபிடிக்கும் எண்ணெய் வயல்களில் தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவதற்கும் பெரிய அளவில் முதலீடுகள் தேவைப்படும் என்பதால் தேசியமயமாக்குதல் என்ற கொள்கை எண்ணெய்த் தொழிலைப் பொறுத்தமட்டில் இந்தோனீசியாவிற்குப் பெருநன்மைகளை அளிக்காது.

வெள்ளீயம் : பங்கா, பிலிடுங், சிங்கெப் ஆகிய தீவுகளில் எடுக்கப்படும் வெள்ளீயத்தின் அளவு 1938–1955 காலத்தில் உயர்ந்து பின்பு குறைந்தது. பங்காத் தீவிலுள்ள வெள்ளீய உருக்காலை போரின்போது அடியோடு அழிக்கப்பட்டதால் நாட்டின் வெள்ளீயம் முழுவதும் பினாங்கிற்கோ அல்லது அமெரிக்காவிற்கோ உருக்குவதற்காக அனுப்பப்படுகிறது. பங்காத் தீவிலுள்ள முன்டோக் (Muntok) என்ற இடத்தில் வெள்ளீய உருக்காலை அமைப்பதற்கான வேலைகள் துவங்கப்பட்டுள்ளன. இந்தோனீசியாவிலுள்ள வெள்ளீயப் படிவுகளில் உலோக வீதம் (metal content) உயர்ந்திருப்பதால் (75%), இந்தோனீசியாவின் வெள்ளீயத்திற்குத் தொடர்ந்து கிராக்கி இருந்து வருகிறது. மேலும், இவ்வுலோகத்தின் விலையில் ஏற்பட்ட ஏற்றத்தாழ்வுகளை சமாளித்துக் கொள்ள மேற்கூறிய உயர் உலோகவீதம் உதவுகிறது. 1961-ல் மொத்த உலோக உற்பத்தியில், 13·6% வெள்ளீயத்தை இந்தோனீசியா உற்பத்தி செய்தது. இந்தோனீசியாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில், மூன்றாவது முக்கிய ஏற்றுமதிப்பொருள் என்ற சிறப்பை வெள்ளீயம் தொடர்ந்து காப்பாற்றிக்கொள்ளும் என நம்பலாம்.

பாக்ஸைட் : ஆசியாவிலேயே மிகப் பெரிய பாக்ஸைட் சுரங்கம் பின்டாங் தீவில் இருக்கிறது. 1938-ல் 2,45,000 டன்கள், 1951-ல் 6,44,000 டன்கள் பாக்ஸைட்டை இச் சுரங்கம் தந்தது. ஆரம்ப காலத்தில் சுத்திகரிக்கப்படாமலேயே அமெரிக்கா, ஜப்பான் ஆகிய நாடு

களுக்கு பாக்ஸைட் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. சுமத்ராவிலுள்ள ஆஷான் மின்விசை—நீர்ப்பாசனத் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருப்ப தால், ஆஷானில் பாக்ஸைட் சுத்திகரிப்பு ஆலே ஒன்றை அமைப்பதற் கான திட்டம் உள்ளது. இதற்கிடையில் சூரிநாமிலிருந்து (பழைய டச்சுகயானு நாடு) கிடைக்கும் பாக்ஸைட்டையே அமெரிக்கா பெரிதும் விரும்ப ஆரம்பித்ததால் இந்தோனீசியாவின் மொத்த உற்பத்தியில் குறைவு ஏற்பட்டது (1959-ல் 3,87,300 டன்கள்).

நிலக்கரி : போருக்கு முன்பிருந்த நிலேயை நிலக்கரி உற்பத்தி மீண்டும் அடையவில்லே என்றாலும், தனித்தனியாகப் பார்க்குங்கால் தெற்கு சுமத்ராவிலுள்ள பூகிட் ஆசாம் வயல்களும் தென்கிழக்கு போர்னியோவின் மஹாகாம் பள்ளத்தாக்கிலுள்ள வயல்களும் போருக்கு முன்பிருந்த உற்பத்தித் திறனே மீண்டும் பெற்றுள்ளன. ஆனால், மத்திய சுமத்ராவிலுள்ள உம்பிலீன் வயல் போரின்போது பெரு நாசத்தை அடைந்ததால், போருக்கு முன்பு இருந்த மொத்த உற்பத்தி யில் ½ பங்கையே தருகிறது. ஆண்டிற்கு சராசரி 45,000 டன்கள், ஹாங்காங்கிற்கும் தாய்லாந்திற்கும் அனுப்பப்படுகின்றன என்ருலும், உள்நாட்டிலேயே ரெயில்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியில் பற்றுக் குறை இருப்பதால் மொத்த நிலக்கரி உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படவேண்டியது அவசியம். 1959-ல் இருந்த மொத்த உற்பத்தி 637,600 டன்கள்.

இதர தாதுப்பொருள்கள் : ஸெலிபீஸில் கிடைக்கும் நிக்கல், மாங்கனீஸ் ஆகிய இரண்டும் இத் தீவிற்கு முக்கியம் என்ருலும் இந்தோ னீசியாவைப் பொறுத்தவரையில் பெரிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களாக இல்லே. தென்கிழக்கு போர்னியோ, மத்திய ஸெலிபீஸ், மொலுக்காஸ் ஆகிய பகுதிகளில் இரும்புத் தாதுப் படிவுகள் (Iron ore deposits) உள்ளன.

காட்டு வளம் (Forest wealth) : காடுகளிலிருந்து கிடைக்கும் மூலப்பொருள்களின் ஏற்றுமதியில் இறக்கம் காணப்படுகிறது. உள் நாட்டுத் தேவை உயர்ந்துவருவதே இதற்குக் காரணமாக இருக்கலாம். ஜப்பானியர்களின் 'ஆதிக்கத்தின்போது காடுகள் பெருமளவில் அழிக் கப்பட்டதால் ஒருசில பகுதிகளில் மண் அரிப்புப் (soil erosion) பெரும் பிரச்சினேயாக உள்ளது. 1950–52-லிருந்தே மீண்டும் காடு களே வளர்க்கும் திட்டம் (reforestation programme) செயற்படுத்தப் பட்டு வருகிறது. இதுவரை 4,39,000 ஏக்கர்களில் மீண்டும் மரங்கள் நடப்பட்டுள்ளன. இந்தோனீசியாவின் மொத்தப் பரப்பில் 65% காடு களேக் கொண்டுள்ளது என்பதனுல் இந்தோனீசியாவின் காடுகள் வியாபாரத்திற்கான பல்வேறுவகை மரங்களே (timber) ஈட்டிக் கொடுக்

கும் என்று முடிவு கட்டுதல் தவருகும். பெருமளவில் பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்குரிய மழைக் காடுகளே இங்குள்ளன. இக் காடுகளிலிருந்து கிடைக்கும் மரங்களுக்கு அவ்வளவாக கிராக்கி இல்லே. வருங் காலத்தில் காகித உற்பத்திக்கான மரத்தின் தேவை ஆசியாவில் உயரும் என்பதால் சுமத்ரா, போர்னியோ பகுதிகளிலுள்ள காடுகளுக்கு நல்ல வருங்காலம் உள்ளது எனலாம்.

மேல் கொடுக்கப்பட்டுள்ள வர்ணனைகளிலிருந்து இந்தோனீசியாவின் ஏற்றுமதிக்கான உற்பத்தி போருக்கு முன்னிருந்ததைவிட குறைவான திறனையே பெற்றிருக்கிறது என்பது நன்கு விளங்கும். விவசாயத்தின் வாயிலாகக் கிடைக்கும் இந்தோனீசியாவின் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களுக்கு, செயற்கையாகத் தயாரிக்கப்படும் மாற்றுப் பொருள்கள் (synthetic substitutes) போட்டியாயுள்ளன. முக்கியமாக நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் 42% மதிப்பைப் பெற்றுள்ள ரப்பருக்கே மேற்கூறிய குறிப்பு மிகப் பொருந்தும்.

ஏற்றுமதிக்கான மூலப் பொருள்களின் உற்பத்தியில் பொதுவாக இரண்டு போக்குகளைக் காணலாம். போரின்போது எஸ்டேட்டுகள் பெரும்பாலும் பாதிக்கப்பட்டமையாலும், சிறு பரப்பினரையே ஊக்குவிக்கவேண்டும் என்ற அரசியல் கொள்கையினுலும் விவசாய மூலப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் சிறு பரப்பினரின் பங்கு உயர்ந்து வருகிறது. எஸ்டேட்டுகளின் மொத்தப் பரப்பு 1937-ல் 60,71,000 ஏக்கர்களாக இருந்து, 1958-ல் 44,43,000 ஆகக் குறைந்தது. எல்லாத் தொழில்களும் தேசியமயமாக்கப்படவேண்டும் என்ற கூக்குரல் இந்தோனீசியாவின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் ஒலிப்பதால் ஐரோப்பிய எஸ்டேட்டுக்காரர்கள் முடிந்த அளவிற்குத் தங்கள் முதலீடுகளைத் திரும்பப்பெறுவதில் கவனம் செலுத்தி வருகின்றனர். ஒருசில எஸ்டேட்டுகள் மிகக் குறைந்த விலேக்கு உள்நாட்டு சீனர்களுக்கு விற்கப்பட்டுள்ளன. ஜாவாவைவிட மற்றத் தீவுகளிலேயே புதிய பொருளாதார வளர்ச்சியின் வேகம் காணப்படுகிறது என்பது இரண்டாடாவது முக்கிய நோக்காகும். உலகப் போருக்குப் பின்னர், ரப்பர், பெட்ரோலியம், வெள்ளீயம் ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கம் ஜாவாவைத் தவிர்த்து, மற்றத் தீவுகளிலிருந்துதான் வந்தது. இதற்கு முரணுக ஒருகாலத்தில் தலைசிறந்து விளங்கிய ஜாவாவின் சர்க்கரை, கொய்னு ஆகியவற்றின் உற்பத்தியில் பெருமளவில் குறைவு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஜாவாவைத் தவிர்த்து, மற்றத் தீவுகளில், பங்கா, பெலிடுங் ஆகியவற்றை நிர்வாகத்தின் வாயிலாகத் தன்னுடன் இணைத்துக்கொண்டிருக்கும் சுமத்திராவில்தான் விரைவான பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கான அறிகுறிகள் காணப்படுகின்றன. ஜாவாவின் தேவைகளான உணவுப் பொருள்களைப் பயிரிடுவது மட்டு

மல்லாமல் ஏற்றுமதிக்கான மூலப்பொருள்களையும் போர்னியோ தருகிறது.

(இ) உணவு உற்பத்தி

மூலப்பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் முக்கிய நாடென்று இந்தோனீசியா சிறப்புற்றிருந்தாலும், உணவு உற்பத்திக்காகக் கொள்ளப்பட்டிருக்கும் நிலத்தின் மொத்தப்பரப்பில் $\frac{1}{3}$ பகுதியிலேயே பணப் பயிர்கள் விளைவிக்கப்படுகின்றன. 1941-ல், எஸ்டேட்டுகளில் பணப் பயிர்களுக்குப் பதிலாக உணவுப் பயிர்கள் பயிரிடப்பட்டதாலும், பயிரிடப்படாமல் தரிசாகக் கிடந்த நிலங்களும், ஒதுக்கப்பட்ட காடுகளின் சில பகுதிகளும் சட்டவிரோதமான முறையில் குடியானவர்களால் ஆக்கிரமிக்கப்பட்டு, நெல் பயிரிடுதலுக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டதாலும், இந்தோனீசியா உணவு உற்பத்தியில் தன்னிறைவு நிலையை அடைந்தது. எனினும், ஆண்டுதோறும் 7,000,000 மக்களை இந்தோனீசியாவின் மக்கள்தொகை கூடுதலாகப் பெற்றதால், 1951-ல் மொத்த உணவுத்தேவையில் 95% பகுதியே உள்நாட்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. 1952-ல் ஜாவா, மதுரா ஆகிய இரண்டு தீவுகளும் 565,000 டன்கள், இதர தீவுகள் 194,000 டன்கள் உணவுப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்தன. இந்நிலையை மாற்றியமைப்பதற்காகப் பணப் பயிர் விளையும் பகுதிகளில் உணவுப் பயிர்களை மேற்கொள்ளுவதற்கான முயற்சியை அரசாசங்கம் மேற்கொண்டது. பாழடைந்து கிடக்கும் நீர்ப்பாசனத்திற்கான ஏரிகளையும் கால்வாய்களையும் செப்பனிடுவது, ரசாயன உரங்களை அதிக அளவில் பயன்படுத்துவது, தேர்ந்த விதைகளை உபயோகிப்பது போன்ற செயல்களைக் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மேற்கொண்டன. தேர்ந்த விதைப் பண்ணைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டதால் உயர்தர நெல் விளைக்கும் நிலத்தின் பரப்பு 1952-ல் 25 இலட்சம் ஏக்கர்களிலிருந்து 37 இலட்சம் ஏக்கர்களாக (1957-ல்) ஜாவாவில் பெருகியது. மண்வளத்தை உயர்த்தும் தாவரவகைகள் பயிர் செய்யப்பட்ட நிலங்களின் பரப்பு 1955-ல் 247,000 ஏக்கர்களாக இருந்தது. உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் விகிதம் ஜாவாவைக் காட்டிலும் பிற தீவுகளிலேயே வேகமாக வளர்ந்தது. சிறு பரப்பாளர்கள் ரப்பர், கொப்பரை ஆகியவற்றைப் பயிரிடுவதைக்காட்டிலும் உணவுப் பயிர்களை மேற்கொண்டதும், இயந்திரங்களின் துணைகொண்டு வட சுமத்ராவில் விவசாய முறை நவீனமாக்கப்பட்டதும் மேற்கூறிய நோக்கின் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாக அமைந்தன. மேலும், விவசாயத்திற்குரிய புதிய நிலங்கள் ஜாவாவில் இல்லை என்பதையும் காரணமாகச் சொல்லலாம். வளர்ந்து வரும் மக்கள்தொகைக்குத் தேவையான உணவுப் பொருளின் அளவிற்கும் இந்தோனீசியாவின் மொத்த உணவு உற்பத்திக்கும் இடையேயுள்ள வேறுபாடானது மிகுதியாகிக்கொண்டு வந்ததால்,

1959-ல் 600,000 டன்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. அரிசிக்கு அடுத்தபடியாக மீன் உணவு முக்கியமாக உள்ளது. பல்வேறு தீவுக் கூட்டங்களையும் மீன் வளம் நிறைந்த கடல்களையும் பெற்றிருந்த போதிலும், 1954-ல் 90,000 டன்கள் மீன் உணவு இறக்குமதி செய்யப் பட்டது. பின்பு ஏற்பட்ட வளர்ச்சியினால் 1959-ல் உள்நாட்டு உற்பத்தி 753,000 டன்களாகவும், வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்ட அளவு 16,000 டன்களாகவும் மாறியது. இந்தோனீசியா தன் மீன் வளத்தைச் சரிவரப் பயன்படுத்திக்கொள்ளவில்லை எனலாம். டச்சுக் காரர்கள் ஆதிக்கத்தின்போது சுதேசி மக்கள் தீவுகளுக்கிடையில் நடைபெறும் வாணிபத்தில், பங்குகொண்டுவிடுவார்களோ என்ற பயத்தினால், இந்தோனீசியர்கள் பெரிய படகுகளைக்கொண்டு மீன் பிடிக்கும் தொழிலை மேற்கொள்ள முடியாமல் தடை செய்யப்பட்டனர். சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு, அண்டையிலுள்ள கடல்களிலுள்ள மீன் வளத்தைச் சரிவரப் பயன்படுத்திக்கொள்வதற்கான முயற்சிகள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. மோட்டார் படகுகளை உபயோகிக்கும் முறையும் புழக்கத்தில் வந்துகொண்டே இருக்கிறது. இந்தோனீசிய மீனவர்கள் கடற்கரையிலிருந்து 10–15 மைல்கள் பரவியுள்ள கடற் பகுதிகளில் தான் தங்கள் தொழிலை நடத்துகிறார்கள். ஆழ்கடலில் மீன்பிடிக்கும் முறை (deep sea fishing) வளர்ச்சியடையவில்லை. எல்லாத் தீவுகளிலும் மீன்பிடிக்கும் தொழில் பரவலாகக் காணப்படுகிறது என்றாலும், வடக்கு ஜாவா கடற்கரை, கிழக்கு சுமத்ரா கடற்கரை ஆகியவற்றில்தான் பெரும்பான்மையான மீனவர்களின் குடியிருப்புகள் உள்ளன. மீனை உலர்த்தல், உப்பிடுதல் (salting), பதப்படுத்துதல், மீன் உணவு தயாரித்தல் போன்ற தொழில்களை உள்நாட்டிலேயே செய்வதற்கான வசதிகள் பிரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

சுமத்ரா, போர்னியோ போன்ற பெருந் தீவுகளில் உள்ள இயற்கை நீர்நிலைகளில் மீன்பிடித்தல், உள்நாட்டு மீன்பிடித்தல் (inland fisheries) ஓரளவிற்கே மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. ஸெரிபீஸ் தீவிலுள்ள பல பெரிய ஏரிகளும் மீன்பிடித்தலுக்குப் பயன் படுத்தப்படுகின்றன. மக்கள் நெருக்கத்தை மிக அடர்த்தியாகக் கொண்டுள்ள ஜாவாவில் உள்ள மீன்பிடிப்பதற்கான செயற்கைக் குளங்களின் மொத்தப் பரப்பு 200,000 ஏக்கர்களாகும். இக் குளங்களி லிருந்து கிடைக்கும் மீன்களின் மொத்த எடை 20,000 டன்கள் ஆகும். இவ்வாறான குளங்கள் ஜாவாவின் வட கடற்கரைப் பகுதிகளிலேயே உள்ளன. இதைத் தவிர, வெள்ளக்காலங்களில் மேற்கு ஜாவாவில் உள்ள நெல் பயிரிடும் இடங்களில், சுமார் 75,00,000 ஏக்கர்களிலிருந்தும் மீன் கிடைக்கிறது.

கால்நடை வளர்ச்சி அரசாங்கத்தின் கவனத்தைப் பெருமளவு ஈர்க்கவில்லை. இந்தோனீசியாவின் மிகப்பெரிய கால்நடைப் பண்ணை

(head of cattle) மதுரா தீவில் உள்ளது. ஆண்டுதோறும் 34,00,000 கால்நடை உயிருடன் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. அண்மையில் கால்நடையின் தரத்தை உயர்த்துவதற்காக, 7 செயற்கை முறையில் கால்நடைகளைச் சினைப்படுத்தும் (artificial insemination centre) நிலையங்களும், 53 கால்நடைப் பண்ணைகளும் நிறுவப்பட்டுள்ளன. இறைச்சி உணவிற்காகவும் விவசாயத் தொழிலுக்காகவும், கிழக்கு ஜாவாவிலும் மதுராவிலும், கால்நடை வளர்ப்பில் கவனம் செலுத்தப் படுகிறது. ஆனால், மத்திய ஜாவாவிலோ பால்பண்ணைகளுக்குதவும் கால்நடை வர்க்கத்தை வளர்ப்பதே முக்கியமாக உள்ளது. ஜகார்த்தா, பாண்டுங் போன்ற பெரிய நகரங்களில் பால் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக மேற்கு ஜாவாவில் தனியார்துறையில் பல பால் பண்ணைகள் உள்ளன. நல்ல சுகாதாரம், மக்களின் மொத்தத் தேவை ஆகியவற்றை அடிப்படையாக்கிக்கொண்டால், இந்தோனீசியாவின் எல்லாப் பால்பண்ணைகளின் மொத்த உற்பத்தி, மொத்தத் தேவையில் மிகக் குறைந்த அளவேயாகும்.

(ஈ) மக்கள்தொகைப் பிரச்சினை

போருக்கு முன்னர், பின்னர் காலங்களில் நிலவிய சூழ்நிலைகளை ஒப்பிட்டால், 1939-க்குப் பின்பு ஏற்பட்ட உணவு உற்பத்திப் பெருக்கம், பணப் பயிர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் நிலத்தின் ஒரு பகுதியை உணவு உற்பத்திக்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டதன்வாயிலாகத்தான் ஏற்பட்டது என்பது நன்கு விளங்கும். இதன் காரணமாகத் தனி மனிதனின் வாழ்க்கைத்தரம், குறிப்பாக ஜாவா தீவில் குறைந்துபோயிற்று. விவசாயத்திற்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் நிலத்தின் பரப்பை விஸ்தரிக்கச்செய்ய ஜாவாவில் வழி இல்லை என்பதும், ஏற்கெனவே விளைநிலங்களின்மீதுள்ள மக்களின் நெரிசல் ‘அபாய நிலையை’ அடைந்துள்ளன என்பதும், ஆண்டுதோறும் ஜாவாவின் மக்கள் தொகை 10 இலட்சம் மக்களைக் கூடுதலாகப் பெறுகிறது என்பவற்றை எல்லாம் கருத்தில்கொண்டால், காலப்போக்கில் ஜாவாவின் மக்கள் தொகைப் பிரச்சினை இந்தோனீசியாவின் பொருளாதாரத்தில் ஒரு பெரிய நெருக்கடியைத் தோற்றுவிக்கும் என்பதில் ஐயமில்லை. மேலும், மற்றத் தீவுகளிலும் மக்கள்தொகை உயர்ந்த வீதத்தில் பெருகிவருகிறது என்பதும் கவனத்திற்குரியது.

மக்கள்தொகைப் பிரச்சினையை அணுகுவதில் சுதந்திர சர்க்கார் கையாளும் முறைகள், போருக்கு முன்பு டச்சுக்காரர்கள் கையாண்ட முறைகளையே நினைவுபடுத்துகின்றன. இந்தியாவில் உள்ளதுபோல் குடும்பக்கட்டுப்பாட்டுக் கொள்கையை இந்தோனீசிய அரசாங்கம் பின்பற்றவில்லை. இதற்கு மாறாக, புதிய பகுதிகளை வேளாண்மையின் கீழ்க் கொண்டுவருவதிலும், சராசரி விளைச்சலைப் பெருக்குவதிலும் கவனம் செலுத்தப்படுகிறது. சூபர் பாஸ்ஃபேட் போன்ற இரசாயன

உரங்களை அதிக அளவில் நிலங்களில் உரமிடுவதன்மூலம் ஜாவாவின் அரிசி உற்பத்தித் திறன் 20-40% உயரும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படு கிறது. இந்தியாவிலிருப்பது போன்ற சமுதாய நலத் திட்டங்கள் இந் தியர்களின் துணைகொண்டு இந்தோனீசியாவின் பல்வேறு தீவுகளில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இத் திட்டங்கள் வளர்ச்சியின் முதல் கட்டங்களிலேயே உள்ளன.

வடிகாலமைப்பைத் திருத்தி அமைப்பதன்மூலமும், பாசன வசதி களை ஒழுங்குபடுத்துவதன்மூலமும் ஜாவாவின் ஒருசில பகுதிகள் நல்ல பயன்களைப் பெறமுடியும் என்பதால், பல்நோக்குக்கொண்ட பாசனத் திட்டங்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

பொதுவாகப் பார்க்குங்கால், உணவு உற்பத்தியை, ஜாவாவைத் தவிர மற்றத் தீவுகளிலுள்ள, இதுவரை விவசாயதுக்குப் பயன் படுத்தப்படாத நிலங்களைப் பண்படுத்தி, ஏரின்கீழ்க் கொண்டுவருவதன் மூலமே சுலபமாகப் பெறமுடியும். இத் தீவுகளில் ஜனத்தொகை அடர்த்தி குறைவாக இருப்பதால், இயந்திர விவசாயமுறையைப் புகுத்துவதற்கான நல்ல சூழ்நிலைகள் உள்ளன. மேலும், போர்னியோ, சுமத்ரா தீவுகளிலுள்ள சதுப்பு நிலங்களை, நெதர்லாந்தில் 'போல்டர்' (Polder) நிலங்கள் மீட்கப்பட்டதுபோல் (reclaimed), பண்படுத்தி உணவுப் பொருள்களைப் பயிரிடுவதற்குப் பெருவாய்ப்புகள் உள்ளன. போர்னியோவில் மட்டும் சுமார் 25 இலட்சம் ஏக்கர்கள் இவ்வாறு மீட்ப தற்கான இயல்பைக் கொண்டிருக்கின்றன. இந் நிலங்களிலுள்ள மண் வளமுள்ளதாகையால், இவற்றின்மூலம் ஆண்டிற்கு 15 இலட்சம் டன்கள் அரிசியை உற்பத்தி செய்து, மக்கட் பிரச்சினை என்பது நீண்ட காலத்திற்கு இல்லாதவாறு பொருளாதார நிலைமையை மாற்றி அமைக்க முடியும். இதுவரை சுமார் 24,700 ஏக்கர்களே மீட்கப்பட்டுள்ளன. மீட்பு வேலை பண்ட் ஜார்மாஸின் அருகிலுள்ள பகுதிகளிலேயே மேற் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. ஜாவாவிலுள்ள உபரியான மக்களுக்கு இவ் விடங்களில், தலைக்கு 3 ஏக்கர்கள் (1·2 ஹெக்டாரெ) என்ற விகிதத்தில் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1954 வரை ஏறத்தாழ 90,000 ஜாவா னியர்கள் இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகளில், குறிப்பாக சுமத்ராவில் இவ்வாறு குடியேற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் கொள்கைப் படி, 'மக்களுக்கு மாற்று இடங்களில் ஜீவாதாரத்திற்கான பகுதிகளை அளிக்கும் இயக்கத்தைத்' (transmigration of people) தொடர்ந்து செயற்படுத்தப்படுவதன்மூலம் ஜாவாவின் மொத்த மக்கள்தொகையை 52 மில்லியன்களிலிருந்து 30 மில்லியன்களாகக் குறைக்கக்கூடிய வாய்ப்பு உள்ளது என்ற கருத்து 1954-ல் அரசியல் வட்டாரங்களில் நிலவிவந்தது.

ஆண்டிற்கு ஒரு மில்லியன் குழந்தைகள் பிறக்கும் ஜாவாவின் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு இவ்வாறான முறையையே டச்சுக்காரர்கள்

கையாண்டார்கள் என்பதைக் கண்டோம். ஆனால், இவ்வியக்கம் வெற்றிபெற வேண்டுமென்றால், பிற தீவுகளில் உள்ள, உயர்ந்த வாழ்க்கைத்தரத்தை அளிக்கக்கூடிய சக்திகளுக்கு பாதகம் ஏற்படாமல் திட்டமிடப்படவேண்டும். புதிய குடியேற்றம் பெறும் தீவுகளில் முடிந்த அளவிற்கு மிகுந்த ஜன அடர்த்தி ஏற்படாமல் தவிர்ப்பதன் மூலமே, இத் தீவுகளின் ஏற்றுமதிக்கான பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் திறன் உயர்வதற்கான சூழ்நிலைகளைத் தோற்றுவிக்க முடியும். பிற தீவுகளில் மீண்டும் 'பல ஜாவாக்களை' அமைப்பதன்மூலம் பொருளாதார வளர்ச்சி தடைபடும். ஏனெனில், ஜாவாவில் ஏற்பட்டதுபோலவே, பிற தீவுகளிலும் மக்கள்தொகை அளவுக்குமீறி வளர்ந்தால், பணப் பயிர்களை விளைப்பதற்குப் பதிலாக உணவுப் பொருள்களைப் பயிரிடும் நோக்கு எழும்.

உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு மேலும் ஒரு வழி உள்ளது. ஆஸ்திரேலியர்கள் தங்களுக்குச் சொந்தமான, நியூகினியின் ஒரு பகுதியில் புன்செய் நெல் விளையும் நிலங்களில் இயந்திரமுறை விவசாயத்தைக் கடைப்பிடிப்பதன்மூலம் அதிகமான விளைச்சலை அடைவதில் வெற்றி பெற்றுள்ளார்கள். இம்முறை சுமத்ரா, போர்னியோ போன்ற தீவுகளில் சில பகுதிகளில் பின்பற்றப்படவேண்டுமானால், அப் பகுதிகளில் மக்கள்தொகை அடர்த்தி வரம்பைமீறி உயராமல் பாதுகாக்கப்படவேண்டும்.

விவசாய உற்பத்தியைப் பெருக்குவதிலும், விவசாயத்திற்கான புதிய நிலங்களைத் தேடிப்பிடிப்பதிலும், இம் முயற்சிகளுக்கு எதிராக ஜாவாவின் மக்கள் உற்பத்தி உயர்வில் உள்ள அபாயகரமான நிலையையும் கூர்ந்து கவனிக்குங்கால், தொழில்மயமாக்குதல் விரைவுபடுத்தப்படுதலின்மூலமே, இப் பிரச்சினையை நல்ல முறையில் சமாளிக்கமுடியும் என்ற முடிவு வெளிப்படுகிறது. விவசாய வேலையில்லாத பருவகாலங்களில் மக்களுக்கு உதவி செய்வதற்கென கிராமக் கைத்தொழில்களை வளர்ப்பதில் டச்சுக்காரர்கள் ஆர்வத்தைக் காட்டினர் என்று கண்டோம். இதே கொள்கை இன்றைய இந்தோனீசியாவின் தொழில்மயமாக்கும் திட்டங்களை ஊடுருவி நிற்கிறது. பலதரப்பட்ட தொழில்களை ஒரே சமயத்தில் நிறுவுவதற்கான 'சுமித்ரோ திட்டம்' (Sumitro plan) என்ற தொழில்மயமாக்கும் திட்டம் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்தத் திட்டம் இரண்டுவிதமான அம்சங்களைக் கொண்டிருந்தது— (1) சிறுரகத் தொழில்கள், குடிசைத் தொழில்கள் ஆகியவற்றை விரிவுபடுத்தி, தொழில் உற்பத்தியைப் பெருக்குவது (குறிப்பாக, ஜாவாவில்). (2) பல பெரியரகத் தொழில் நிலையங்களை, முடிந்த அளவிற்குத் தனியாரின் துணைகொண்டு ஆரம்பிப்பது.

மத்திய தொழில் பட்டறைகளைக் (central workshops) கூட்டுறவுத் தாபனங்களின் துணைகொண்டு அமைத்ததனால், சிறுரகத்

தொழில்கள், குடிசைத் தொழில்கள், ஆகியவற்றை விரிவாக்குவதில் மிக்க முன்னேற்றம் அடையப்பட்டுள்ளது. திட்டத்தின்படி 23 மத்திய தொழிற்பட்டறைகள் (ஜாவாவில் 16, இதர தீவுகளில் 7) நிர்மாணிக்கப் பட்டுள்ளன. 1955-லிருந்து பீங்கான் பொருள்கள், மண்பாண்டங்கள், இரும்பு, செப்புப் பாண்டங்கள், மரவேலைகள் (wood works), ஓடுகள் ஆகியவை இத் தொழிற்பட்டறைகளில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. மத்திய தொழிற்பட்டறைகள், கிராமப்புறத்திலுள்ள தொழில் நுணுக் கத்தையும் வாய்ப்புகளையும் பயன்படுத்திக் கிராமப்புற மக்களின் வாழ்க்கை உயர்விற்கு வழிவகுத்திருக்கிறது என்றாலும், இத் தொழிற் சாலைகளில் செய்யப்படும் பொருள்களின் தரம் குறைவாக இருப்பதும், 'அத்தியாவசியமில்லாத பொருள்கள்' என்ற அடைமொழிக்குரிய பொருள்களை விற்பதற்குப் போதுமான உள்நாட்டுத் தேவையில்லா ததும் முக்கியப் பிரச்சினைகளாக உள்ளன.

பெரிய தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவது சுமித்ரோ திட்டத்தின் இரண் டாவது முக்கியக் கொள்கையாகும். ஏற்றுமதிக்கான மூலப்பொருள் களை உள்நாட்டிலேயே பதனிடுவதற்கும் (processing), இந்தோனீசி யாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அத்தியாவசியத் தேவையான ஆலைப் பொருள்களை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்வதற்கும் இத் தொழிற்சாலைகள் பணிபுரியும். இவ்வாறான தொழிற்சாலைகள் இரண்டு கூறுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அவசரத் தேவையான தொழிற்சாலைகள் முன்னும், மற்றவை பின்னும் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும் என்ற கருத்தும் தெரிவிக்கப்பட்டது.

உடனடியாக நிர்மாணிக்கப்பட்ட தொழிற்சாலைகளின் பட்டியல்: மெடான், பாலேம்பாங், ஜகார்த்தா, ஸெமராங், சுரபாயா, மகஸார் ஆகிய நகரங்களில், ஒவ்வொன்றிலும் ஒன்றாக, 6 அச்சகங்கள் (printing plants); சிறு பரப்பினரின் ரப்பரை பதப்படுத்துவதற்கான ஏழு பிறிதொரு முறை பதப்படுத்தும் ஆலைகள் (remilling units); போன்டியநாக், சம்பித் (sampit) (போர்னியோவில்), பன்ட்ஜார் மாஸின், பாலேம்பாங், ஜாம்பி (Djambi), ஸிபோல்கா (Sibolga), ஆஷாண் (சுமத்ரா) ஆகியவற்றில் நிறுவப்பட்டன. படாங் நகரத்தி லுள்ள சிமெண்ட் தொழிற்சாலைக்கடுத்தபடி, கிழக்கு ஜாவாவில் கிரேசிக் (Gresik) என்னுமிடத்தில் இரண்டாவது சிமெண்ட் தொழிற்சாலை; புயிடன்ஸோர்க்கிலுள்ள (Buitenzorg) டயர் (tyre) தயாரிப்புத் தொழிற்சாலைக்கு இரண்டாவதாக போகோரில் மேலும் ஒரு டயர் தொழிற்சாலை; மத்திய சுமத்ராவிலுள்ள, ஜிலெட்ஜாப் (Tjilatjap) என்னுமிடத்தில் பருத்தி நூல் நூற்கும் ஆலை போன்றவை.

சுமத்ராவின் ஆஷாண் நதிப்படுகையிலுள்ள நீர்வீழ்ச்சிகள் முழுமையாகப் பயன்படுத்தப்பட்டால் ஒரு மில்லியன் கிலோவாட் மின் விசை கிடைக்கும் என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. இப்போது நிர்

மாணிக்கப்படும் பல்நோக்குக்கொண்ட ஆஷாண் திட்டம் 240,000 கிலோவாட் மின்விசையை உற்பத்தி செய்யும் திறனைப் பெற்றிருக்கிறது. ரியௌ தீவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் பாக்ஸைட் தாதுப்பொருளை உருக்குதல், ரசாயன உர உற்பத்தி, எஃகு ஆலைகள், மரக்குழம்பு (pulp), காகித உற்பத்தி, இன்னும் பலதரப்பட்ட சிறு ஆலைகள் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சிக்கு இத் திட்டம் உதவும்.

1949-க்குப் பிறகு நிலவிய ஸ்திரமற்ற அரசியல் தன்மையினால் மேற்கூறிய திட்டங்களை முடிப்பதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. 1959-ல் இத் திட்டங்கள் மீண்டும் துவங்கப்பட்டு முடிக்கப்பட்டன. சுமித்ரோ திட்டத்தில் தனியார் பங்கிற்கு இடமளிக்கப்படவில்லை எனினும், அண்மையில் அந்நியர்களின் முதலீட்டைப் பெறுவதில் கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இக்கொள்கையைச் செயற்படுத்துவதில் பல தடைகளும் ஆபத்துகளும் உள்ளன. இந்தோனீசிய மக்களின் தொழில்கள் தேசியமயமாக்கப்படும் என்ற கொள்கையும், அக் கொள்கையை ஆதரித்து நிற்கும் அரசியல் கட்சிகளும், உள்நாட்டில் தொழில்நுணுக்கம் தெரிந்த தொழிலாளர்கள் இல்லாததும், தொழில் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான விசையுற்பத்தி இல்லாததாலும், திறமையற்ற நிர்வாகமும், அந்நிய முதலீடுகளைப் பெறுவதற்கு முட்டுக்கட்டைகளாக உள்ளன. எனினும், முன்பிருந்தே செயற்பட்டு வரும் தனியார் துறையும், அந்நியர்களுக்குச் சொந்தமான தொழிற்சாலைகளும் ஆகியவற்றை இன்றைய இந்தோனீசியாவின் தொழில்வள முன்னேற்றம் நம்பியுள்ளது. உள்நாட்டில், இந்தியாவிலுள்ளது போன்ற, டாட்டாக்கள், பிர்லாக்கள் போன்ற முதலாளிவர்க்கப் பரம்பரையினர் இல்லாததும் உள்நாட்டிலிருந்தே முதலீடுகள் பெறமுடியாது என்ற நிலையும், அந்நிய நாடுகளுக்கு சாதகமான முதலீட்டுக் கொள்கைகளை மேற்கொள்ளத் தாமதிக்கும் அரசாங்கத்தின் நிலையும் நீடித்துநிற்குமானால், தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவதிலும் அதற்கான அலுவல்களை மேற்கொள்வதிலும் இந்தோனீசியாவிலுள்ள சீனர்களின் பங்கு உயரும் என்பதில் ஐயமில்லை.* தொன்றுதொட்டு இந்தோனீசிய மக்களைத் தங்கள் சிறு தொழிற்சாலைகளில் ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்துவரும் சிறுபான்மைச் சமூகத்தினரான சீனர்களின் பொருளாதார ஆதிக்கம் வளருமானால், அது அரசியல் ரீதியில் கடும் பிரச்சினைகளை எழுப்ப ஏதுவாகும்.

(உ) போக்குவரத்தும் வாணிபமும்

இருப்புப்பாதைகள், நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவை அமைந்திருக்கும் விதம் போருக்கு முன்பிருந்த—ஜாவாவிற்கும் பிற தீவிற்கும் இடையே

* 1966 மார்ச் மாதத்தில் மீண்டு மொருமுறை இராணுவத் தலைவர்கள் செய்த புரட்சியின் விளைவாகச் சீனாவின் உறவை வெறுக்கும் அரசாங்க மொன்று அமைவதற்கான சூழ்நிலை உருவாகி யுள்ளது.

யிருந்த—ஏற்றத் தாழ்வுகளையே பிரதிபலிக்கிறது. ஜாவாவில் பெரு மளவிற்குப் புனர் நிர்மாணம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்றாலும், பிற தீவுகளில் ஜாவாவுடன் ஒப்பிடும் அளவிற்கு வளர்ச்சி ஏற்படவில்லை. சுமத்ரா, போர்னியோ, ஸெலிபீஸ் ஆகியவற்றின் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக்கு நிதிப்பற்றாக்குறை பெருந்தடையாக இருந்துவருகிறது. ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்வாயிலாக, 1,250 மைல்கள் நீளமுள்ள ஜாவாவின் இருப்புப்பாதைகளைச் செப்பனிடுவதற்குத் திட்டமிடப் பட்டது. வெளிநாடுகளிலிருந்து டீஸல் என்ஜின்களும், வாகனங் களும் தருவிக்கப்பட்டன. எனினும், எண்ணெய்ப் பற்றாக்குறை ரெயில்வே விஸ்தரிப்பிற்கு இன்னும் முட்டுக்கட்டையாக இருக்கின்றது. பல தீவுகளைக் கொண்டிருக்கிறது என்ற புவியியல் அம்சத்தின் காரண மாகத் தீவுகளுக்கிடையே நடைபெறும் கப்பல் போக்குவரத்தும், இத் தீவுகளைத் தொட்டுச்செல்லும் சர்வதேசக் கப்பல் போக்குவரத்தும் இந்தோனீசியாவின் ஒற்றுமைக்கும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் அன்றுபோல் இன்றும் முக்கியமாக உள்ளன.

1955-லிருந்து விமானப் போக்குவரத்து அயல்நாடுகளுடன் தொடர்புகொள்வதற்காக விஸ்தரிக்கப்பட்டது. உள்நாட்டுப் போக்கு வரத்திற்கும் தீவுகளை ஒன்றோடொன்று இணைப்பதற்கும் விமானப் போக்குவரத்து அவசியமாயுள்ளது.

இவ்வத்தியாயத்தின் முடிவில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அட்ட வணைகள் இந்தோனீசியாவின் வாணிபத்திலுள்ள சிறப்புகளை நன்கு புலப்படுத்துகின்றன. பின்கூறியவை கவனிப்பதற்குரியவை:

(1) சிங்கப்பூர் வழியாக இந்தோனீசியாவின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 20 பங்கு அயல்நாடுகளுக்குக் கொண்டுசெல்லப்படுகிறது.

(2) தேசியக் கொள்கையின் காரணமாக இந்தோனீசியாவின் துறைமுகங்களே பயன்படுத்தப்படவேண்டும் என்ற நோக்கு வளர்ச்சி பெற்றுவருவதால், சிங்கப்பூர் வழியாக இறக்குமதி செய்யும் அயல் நாட்டு வாணிபத்தின் அளவு குறைந்துவருகிறது.

(3) மாறிவரும் அரசியல் சூழ்நிலைகளுக்கேற்ப நெதர்லாந்துடன் கொண்டிருக்கும் வாணிபத்தின் அளவும் குறைந்துவருகிறது. இதற்கு ஈடு செய்யும் வகையில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடன் வாணிபம் வளர்ந்துவருகிறது. அமெரிக்கா பல வாணிப சலுகைகளைக் காட்டிய தால், அந் நாடு இறக்குமதியிலும் ஏற்றுமதியிலும் முதல் இடத்தைப் பெற்றுள்ளது. குறிப்பாக ரப்பர், எண்ணெய், வெள்ளீயம் ஆகியவை பெருமளவில் அமெரிக்காவுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன.

(4) இரண்டும் உலக மகாயுத்தத்திற்குப் பின்னர் இந்தோனீசியா வுடன் வாணிபத்தொடர்புள்ள முக்கிய நாடுகளில் ஒன்றாக ஜப்பான் சிறப்படைந்துள்ளது.

(5) போருக்கு முன்பிருந்த காலம்வரை இந்தோனீசியாவின் வாணிபத்தில் எவ்விதச் சிறப்பையும் பெற்றில்லாத சீனு, போருக்குப் பின்னர் இந்தோனீசியாவுடன் இறக்குமதி ஏற்றுமதி வாணிபம் செய்யும் நாடுகளில் முறையே மூன்ருவது, நான்காவது இடங்களைப் பெற்றிருக்கிறது.

(ஊ) மேற்கு நியூகினி பிரச்சினை

1949-ல், டச்சுக்காரர்கள் அரசியல் ஆதிக்கத்தை இந்தோனீசியத் தலைவர்களிடம் ஒப்படைக்குங்கால் மேற்கு நியூகினி பகுதியைமட்டும் தங்கள் ஆதிக்கத்தின்கீழ் வைத்துக்கொண்டார்கள். 1957-ல் 141ஆம் தீர்க்கரேகையை எல்லையாகவைத்து நியூகினித் தீவு இருகூருக்கப் பட்டது. இவ்வெல்லைக்குக் கிழக்கிலுள்ள பகுதிகளுடன் நெருங்கிய உறவுகொள்ளவும், மேற்கிலுள்ள பகுதிகளை ஆஸ்திரேலியாவுடன் தொடர்புகொள்ளச் செய்யவும் டச்சுக்காரர்கள் முனைந்ததனுல், நெதர் லாந்துக்கும் இந்தோனீசியாவுக்குமிடையே புதிய அரசியல் பூசல் ஓங்கி வளர்ந்தது. மேற்குப் பகுதியில், அதாவது மேற்கு இரியனில், இந்தோனீசியர்கள் தங்கள் ஆதிக்கத்தை நிலநாட்டினர் என்றுலும், 1962 வரை மேற்கு நியூகினி, நெதர்லாந்தின் ஒரு காலனியாகவே கருதப்பட்டுவந்தது.

பாறைகள் அமைப்பிலும் புவியியல் ரீதியிலும், நியூகினித் தீவானது இந்தோனீசிய மண்டலத்தைவிட ஆஸ்திரலேசிய (Australasia) மண்டலத்தையே ஒத்துக் காண்கிறது. தாவரப் புவியியல் ரீதியிலும் (Plant geography) நியூகினித் தீவு ஆசியாவிடமிருந்து தனிப்பட்டே நிற்கிறது. மனித இயல் அம்சங்களை நோக்கினும், இத் தீவு ஆசியா வுக்குப் புறம்பிலுள்ள, பிற தீவுகளிலுள்ள மேலனீஸாய்ட் (Melanesoid) மக்களையே சார்ந்து நிற்கிறது. மேலும், இந்தோனீசியாவில் பேசப்படும் எந்த மொழியும் நியூகினித் தீவில் புழக்கத்திலுள்ள எம் மொழியுடனும் தொடர்பு கொண்டவைகளாக இல்லை. இத் தீவில் பேசப் படும் மொழிகள், பாபுவன் (Papuan) பிரிவைச் சேர்ந்தவை.

எனினும், பல்வேறு மொழிகளைப் பேசும் மேற்கு நியூகினி மக்களை ஒன்றுபடுத்துவதற்கு இந்தோனீசியர்களாலும், இவர்களுக்கு முன்பு டச்சுக்காரர்களாலும் புகுத்தப்பட்ட 'வீதி' மலாய் பாஷை எங்கும் சரளமாகப் பேசப்படுகிறது.

1930 வரை டச்சுக்காரர்கள் ஒரு பயனற்ற பின்தங்கிய பகுதி யாகவே மேற்கு நியூகினியைக் கருதினர்கள். பின்பு, இதுவரை ஏர் முனையின்கீழ் கொண்டுவரப்படாத கன்னி நிலங்களால் (Virgin lands) கவரப்பட்டு, ஜாவாவிலுள்ள யூரேஷிய மக்கள் இத் தீவில் வேளாண்மை

யைப் புகுத்தினர்கள். சரிவரத் திட்டமிடப்படாமை, நிதிப் பற்றுக் குறை ஆகியவை இப் புதிய விவசாயக் காலனிகளின் வெற்றிக்கு வில்லங்கங்களாக இருந்தன. எனினும், ஒருசில கடற்கரைப் பகுதி களில் பருத்தி, ரப்பர் ஆகியவற்றை விளைப்பதில் ஜப்பானியர்கள் வெற்றிகண்டதைத் தொடர்ந்து, டச்சுக்காரர்கள் மேற்கு நியூகினியின் வளங்களைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள முயன்றனர். தங்கப் படிவுகளைக் கண்டுபிடிப்பதற்கான முயற்சிகள் தோல்வியடைந்தன எனினும், எண்ணெய் வயல்களைக் கண்டுபிடிப்பதில் பல வெற்றிகள் கிட்டின. எனினும், இரண்டாம் உலக மகாயுத்த காலம்வரை தாதுப்பொருள் தொழில் வளர்ச்சியடைந்ததாகக் கூறமுடியாது.

போருக்குப் பின்னர் பல காரணங்களுக்காக டச்சுக்காரர்கள் நியூ கினியைத் தங்கள் வசத்திலேயே வைத்துக்கொண்டனர். இம் முடிவிற்கு அடிப்படைகளாகவிருந்த அரசியல் அம்சங்களை சரிவர புரிந்து கொள்ளாத சுதந்திர இந்தோனீசிய அரசாங்கம், நியூகினித் தீவில் எண்ணெய் வயல்கள் கணக்கற்றுக் கிடக்கின்றன என்று எண்ணியும், எக் காரணத்தினுலும், இந்தோனீசிய மண்டலத்தின் ஒரு பகுதியாக சரித்திரகாலம்தொட்டே இருந்துவரும் நியூகினியில் டச்சுக்காரர்களின் காலனியை ஒழிக்கவேண்டும் என்று எண்ணியும் நியூகினித் தீவின்மீது உரிமைகொண்டாடியது. மேலும், கிறித்துவச் சிறுபான்மையோர் தொகுதிகளை இந்தோனீசியா தன்னுடைய பல தீவுகளில் கொண்டிருப் பதால், நியூகினி மக்கள் தொடர்ந்து கிறித்துவர்களாக மதம் மாற்றப் பட்டால், அத் தீவு இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகளில் உள்ள கிறித்துவர் களிடம் வேற்றுமை மனப்பான்மை வளர வழிவகுக்கும் என்றும் இந்தோனீசியா எண்ணியது.

எவ்விதம் நோக்கினும் மேற்கு நியூகினி (மேற்கு இரியன்) இந்தோனீசியாவுடன் இணைக்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து சொல்லக்கூடிய அளவில் பொருளாதார வளர்ச்சியை அடையவில்லை. ஒரு கோடியில் அமைந்திருக்கும் தன்மை ஒன்றையே இவ்வாறான பின்தங்கிய நிலைக்குக் காரணமாகக் கூறமுடியாது. வேளாண்மைக்கேற்ற பகுதிகள் பல இருப்பினும், கடற்கரையை அடுத்து உயர்ந்த மலைப்பகுதிகளில் இருப்பதும், கடற்கரைப் பகுதிகளில் சதுப்பு நிலங்கள் பல இருப்பதும் உட்புகுதலுக்குத் தடையாக உள்ளன. 1955-ல் மொத்த பாபுவன் மக்களின் தொகையான 1,000,000-ல் 288,353 மக்களே நேரடி ஆட்சி யின் மூலம் இந்தோனீசியாவின் ஆட்சிக்குக் கட்டுப்பட்டிருந்தனர். உள்நாட்டிலுள்ள பல பகுதிகளில் இந்தோனீசியாவின் ஆதிக்கம் சொல்லளவிற்கே இருந்தது. இவ்விடங்களில் மக்கள் பரவல் மிகவும் சிதறியே காணப்படுகின்றது. மக்கள் நெருக்கமில்லாமையும், அவர் களுடைய பின்தங்கிய நிலையும் உள்நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச் சிக்குக் குந்தகமாயுள்ளன.

ஸ்வீடனுக்கு ஒப்பான பரப்பைக்கொண்டுள்ள மேற்கு இரியனில் சுமார் 300 மைல்கள் நீளமுள்ள சாலைகளே உள்ளன. கடற்கரைக் கப்பல் போக்குவரத்தே இத் தீவின் மூன்று முக்கியப் பகுதிகளை—வடமேற்கிலுள்ள ஃபோகெல் கோப் (Vogel Kop), வடகிழக்கிலுள்ள ஹாலந்தியா (Hollandia), தென்கிழக்கிலுள்ள மெரௌகே (Merauke) ஆகியவற்றை இணைப்பதற்குப் பெருந்துணை புரிகின்றது. இத் தீவின் சுதேசி மக்களான பாபுவன்கள் சுறுசுறுப்பற்றுச் சோம்பேறிகளாக இருப்பதால் இத் தீவின் எண்ணெய் வயல்களில் பணி புரிவதற்கு இந்தோனீசியாவின் பிற தீவுகளிலிருந்து தொழிலாளர்கள் வரவழைக்கப் பட்டனர்.

எண்ணெய் வயல்களில் முக்கியமான கிலமோநோ (Klamono) வயல் புதிய ஸோரோங் துறைமுகத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. ஆண்டிற்கு சராசரி 245,000 டன்கள் எண்ணெய் (1959-ல்) எடுக்கப் பட்டது.

கோக்கோ உற்பத்திக்காக டச்சுக்காரர்கள் ஹாலந்தியாவில் பல எஸ்டேட்டுகளை ஏற்படுத்தினர். ஃபோகெல் கோப் தீவில் உள்ள மனோக்வாரி (Manokwari) பகுதியில் 1959-ல் 2288 ஏக்கர்கள் கோக்கோ வேளாண்மைக்காகச் செப்பனிடப்பட்டன. மரம் அறுப்ப தற்கும் கப்பல் செப்பனிடுவதற்கும் மனோக்வாரி முக்கியமானது.

சுதேசிகளின் வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்தவும் டச்சுக்காரர்கள் சில திட்டங்களைக் கையாண்டனர். தென்னை, இலவங்கம் ஆகிய வற்றைப் பயிர் செய்வதற்கு சுதேசிகள் ஊக்குவிக்கப்பட்டனர். உணவு உற்பத்தியைப் பொறுத்தவரையில் பாபுவன் மக்கள் இன்னும் தன் னிறைவு பெற்ற நிலையிலேயே உள்ளனர்.

ராணுவ தந்திர ரீதியில் நியூகினித் தீவு தன்னுடைய பாதுகாப் பிற்கு இன்றியமையாதது என்பதை ஆஸ்திரேலியா இரண்டாவது உலக யுத்தத்தின்போது புரிந்துகொண்டது. இக் காரணத்தினால் டச்சுக்காரர்களுக்கு எதிராக இந்தோனீசியாவின் சுதந்திர உரிமைகளை ஆதரித்த ஆஸ்திரேலியாவின் அரசியல் கொள்கையில் மாறுதல் ஏற் பட்டது. எவ்விதமேனும் மேனாடுகளின்வசமே மேற்கு நியூகினித் தீவு இருக்கவேண்டும் என்று அது கருதுகிறது. மேற்கு, கிழக்கு என்ற இரு பகுதிகளையும் ஒன்றாகக்கொண்ட 'சுதந்திர நியூகினித் தீவை அமைப்பதின்மூலம்தான் நியூகினித் தீவில் சுதேசி மக்களின் வாழ்க் கைத்தரம் உயரவும், பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு வழிகாணவும் முடியும் என்று ஆஸ்திரேலியா எண்ணுவதில் வியப்பில்லை.

1961-லிருந்து, அதாவது இந்தோனீசியாவின் ராணுவ பலம் வளர்ந்ததிலிருந்து, மேற்கு நியூகினிப் பகுதியை யுத்தம் ஏற்பட்ட

போதிலும், எவ்வாருயினும் ஆக்கிரமித்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற கொள்கை இந்தோனீசியாவில் வளர்ந்துவந்ததால் ஐக்கிய நாடுகள் சபை மத்தியஸ்தத்திற்கு நியூகினி பிரச்சினை விடப்பட்டது. 1962-ல் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கையின்படி, உடனடியாக டச்சுக்காரர்கள் நியூ கினித் தீவை ஐக்கிய நாடுகள் சபையிடம் ஒப்படைக்கவேண்டும் என்றும், 1963-ல் இப் பகுதி இந்தோனீசியாவிடம் ஒப்படைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் தீர்மானிக்கப்பட்டது. மேலும், 1969ஆம் ஆண்டிற் குள்ளாக ஒரு பொதுத் தேர்தலின் மூலம் சுதேசி மக்களான பாபுவன்கள் சுதந்திரமாக இருக்க விரும்புகிருர்களா அல்லது இந்தோனீசியாவுடன் இணைய விரும்புகிருர்களா என்பதும் தீர்மானிக்கப்படவேண்டும் என்ற ஷரத்தும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது.

ஐக்கிய நாடுகளின் சபையிலிருந்து விலகிநிற்கும் நிலையில் இந்தோனீசியா மேற்கூறிய ஷரத்தை நடைமுறையில் கொண்டுவருமா என்பது ஐயத்திற்குரியதே. மேலும், ஒரு மனித இனத்தை வேருேர் இனம் அடிமைகொள்ளக்கூடாது என்ற கொள்கை ரீதியில் பார்த்தால் நியூகினித் தீவில் இந்தோனீசியா ஒரு புதிய காலனியை அடிகோலி விடுவது மேற்கூறிய கொள்கைக்குப் புறம்பானதாகவே தோன்றுகிறது.

அட்டவணைகள்

அட்டவணை I

ஏற்றுமதிக்கான விவசாயம்

பயிர்	பரப்பு 000 ஏக்கர்களில்		உற்பத்தி 000 மெட்ரிக் டன்களில்	
	1938	1954	1938	1954
ரப்பர் ...	2,171	3,912	322	760
கொப்பரை ...	1,815	2,174	758	974
எண்ணெய்ப்பனை (Palm oil) ...	185	?	227	169
காப்பி ...	1,423	284	92	24
கோக்கோ ...	12	14	2	7·6
டீ ...	527	207	87	52
சர்க்கரை ...	264	185	1,490	916
புகையிலை ...	380	346	112	?

அட்டவணை II

பெட்ரோலியம் (000 டன்களில்)

1 ஆண்டு	சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய்			பெட்ரோலியப் பொருள்கள்	
	உற்பத்தி	இறக்குமதி	ஏற்றுமதி	இறக்குமதி	ஏற்றுமதி
1938	7398	—	68	158	5999
1950	6816	1575	8	69	6091
1955	11790	2626	3028	185	6445
1959	18218	?	4444	?	6125

அட்டவணை III

வெள்ளீயம் (நீண்ட டன்களில்)

ஆண்டு	எடுத்த அளவு	ஏற்றுமதி	
		தாதுப்பொருள் (concentrates)	உலோகம் (metal)
1938	29728	13699	7207
1954	35862	33941	994
1955	33368	31865	196
1961	18574	16788	1797

அட்டவணை IV

இந்தோனீசியாவின் அயல் நாட்டு வாணிபம்

(அ) ஏற்றுமதி

இறக்குமதி செய்துகொண்ட நாடுகள்	மொத்த ஏற்றுமதியில் சதவிகிதம் 1938	1959
சிங்கப்பூர் ...	17·0	23·0
அமெரிக்கா ...	14·0	15·0
நெதர்லாந்து ...	20·0	1·0
பிரிட்டன் ...	5·0	22·0
ஜப்பான் ...	3·0	4·0
மேற்கு ஜெர்மனி ...	4·0	6·0
ஆஸ்திரேலியா ...	4·0	4·0
சீனு ...	1·5	6·0
இதர நாடுகள் ...	31·5	19·0

(ஆ) இறக்குமதி

ஏற்றுமதி செய்துகொண்ட நாடுகள்	மொத்த ஏற்றுமதியில் சதவிகிதம் 1938	1959
அமெரிக்கா (U.S.A.) ...	13·0	16·0
ஜப்பான் ...	15·0	15·0
நெதர்லாந்து ...	22·0	4·0
மேற்கு ஜெர்மனி ...	10·0	12·0
பிரிட்டன் ...	8·0	7·0
பர்மா ...	1·5	6·0
ஃபிரான்ஸ் ...	3·0	1·8
சீனு ...	2·0	13·0
இதர நாடுகள் ...	25·5	25·2

12. பிலிப்பைன்ஸ் குடியரசு

(அ) முன்னுரை

தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால், பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகள், ஒரு நிலப்பகுதியின் விளிம்பில் அமைந்திருக்கும் இயல்பையே பெற்றிருக்கின்றன. வரலாற்று ரீதியில் பசிபிக் கடலுக்கு மறுபுறத்திலுள்ள நாடுகளுடன் ஏற்பட்ட உறவும், தீவுகளிலுள்ள நில அமைப்புகள், தூரக்கிழக்கு ஆசியாவின் இயல்போடு பொருந்தி இருப்பதாலும், பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகள் புவியியல் ரீதியில் தென்கிழக்கு ஆசியாவை—தென்கிழக்குப் பிராந்தியத்தை—சேர்ந்தனவா என்பதைப்பற்றிக் கருத்து வேறுபாடுகள் உள்ளன. சிலர் இத் தீவுக் கூட்டத்தை தூரக்கிழக்கு ஆசியாவின் பகுதியாகவே எண்ணுகின்றனர். அண்மையில்தான் மலேசிய மண்டலத்திலிருந்து இத் தீவுகள் பூகற்ப ரீதியாக (geologically) பிரிக்கப்பட்டன என்பதும், இத் தீவுக் கூட்டங்களிலுள்ள தாவர, பிராணி வர்க்க நிலைகள் (flora and fauna) ஆசியாவைத் தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளோடு நெருங்கிக் காணப்படுவதால், பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகளைத் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் ஒரு பகுதியாகவே கருதுவதற்குச் சான்றுகள் உள்ளன. மேலும், காலநிலை, மக்கள் பரவல், காலனியாக இருந்த இயல்பு, பொருளாதார சமூக அமைப்பு முறைகள் ஆகியவற்றிலும் பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகள் தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளைப்போன்றே உள்ளன. வரலாற்றுக் காலம் முதற்கொண்டே சுதேசி மக்களால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நாகரிகங்களை (indigenous civilization) பிற தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகள் கொண்டிருந்தன. ஆனால், பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகளிலோ இவ்வாறான நிலை இருந்ததில்லை என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. மேலும், தீவிர சுதேசி மக்கள் பிரச்சினை இல்லாமலிருந்ததே முதலில் ஸ்பானிஷ் (Spanish) ஆதிக்கத்தின்போதும், பின்பு அமெரிக்காவின் (U.S.A.) ஆட்சியின் போதும், மக்கள் வாழ்க்கை முறையில்—சமூக அமைப்பில்—புரட்சிகரமான மாறுதல்களைப் புகுத்துவதற்கும் காரணமாய் அமைந்திருந்தது. சமூக முறையில் ஏற்பட்ட மாறுதல்களை, கலாசார

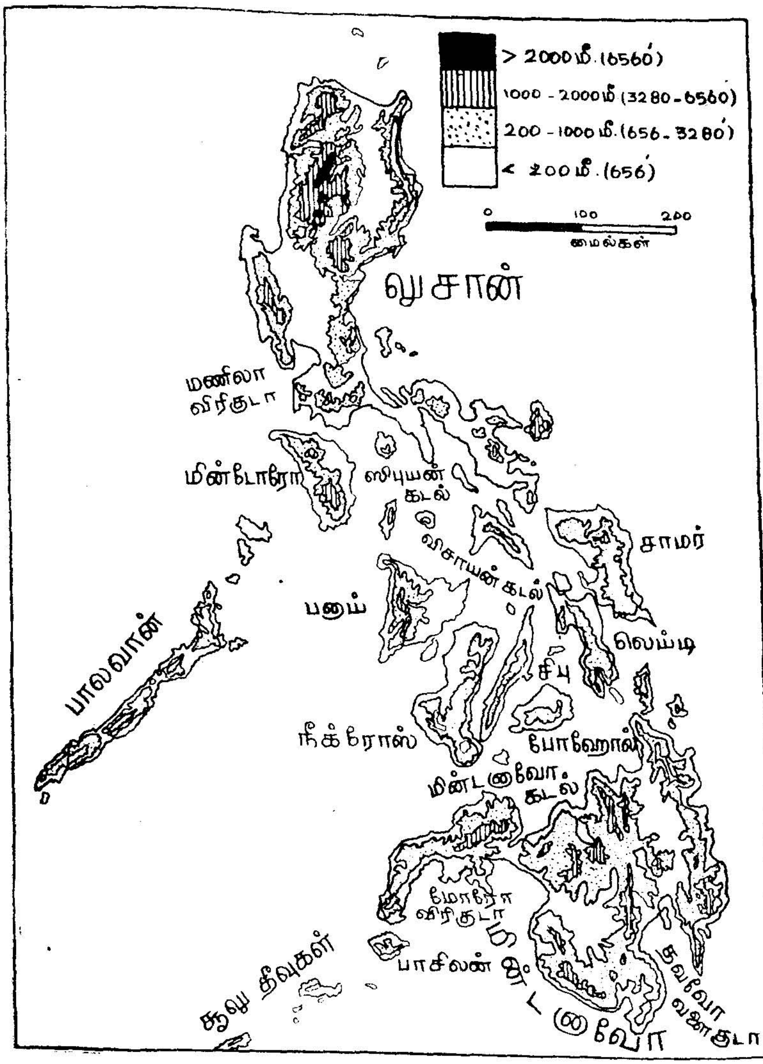
இயல்பில் விரிவான மாறுதல்களை ஏற்படுத்தி, இவ்வகையில் தென் கிழக்கு ஆசிய நாடுகளினின்றும் பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகளை வேறுபடுத்தி இருக்கும் சக்திகள், ஒரேயடியாய் தென்கிழக்கு ஆசியாவிற்கே புதுமை யான, புதிய ஒரு சமூகத்தைத் தோற்றுவித்து, பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகளை இப் பிராந்தியத்தினின்றும் வன்மையான முறையில் துண்டிக்குமா என்பதைக் காலப்போக்கில்தான் அறிய முடியும்.

(ஆ) இயற்கையமைப்புப் புவியியல்

1,15,708 சதுர மைல்களை மொத்தப் பரப்பாகக்கொண்ட பிலிப் பைன்ஸ் (Philippines) பிரிட்டிஷ் தீவுகளைக்காட்டிலும் சற்றே சிறிய தாகும். பல தீவுகளைக் கொண்டிருப்பதால் பிலிப்பைன்ஸிலுள்ள கடற் கரையின் மொத்த நீளம் அமெரிக்காவைவிட நீளமாகவே உள்ளது. மொத்தமாகக் கூறினால் 880 தீவுகளும் மக்கட் குடியிருப்பைப் பெற்றுள் ளன. 462 தீவுகள், ஒரு சதுர மைலுக்கும் குறையாத அளவுள்ள பரப்பினைக் கொண்டிருக்கின்றன. லூசான் (Luzon) (40,422 ச. மைல் ஜாவாவின் ஐந்தில் நான்கு பங்கு, உருவ அளவைப் பெற்றது), மிண்டனாவோ (Mindanao) (36,538 ச. மைல்) இவ்விரண்டும் சேர்ந்த மொத்தப் பரப்பில் 67% விழுக்காடாகின்றன. மேலும், சாமர் (Samar) (5050 ச. மைல்), மாஸ்பேட் (Masbate) (1,255 ச. மைல்), நெக்ரோஸ், பாலவான், பனே, மின்டோரோ, லெய்டி, சிபு, போஹோல் ஆகியவை மொத்தப் பரப்பில் மற்றும் 27% விழுக்காடாகின்றன.

பெரிய தீவுகளான லூசான், மிண்டனாவோ பிலிப்பைன்ஸ் தீவுக் கூட்ட வரிசையில் முறையே வட கோடியிலும் தென் கோடியிலும் உள்ளன. எஞ்சியவை (இரண்டில் இது, அது என்னும் நிலையில்), விசாயன் தீவுக் கூட்டத்தையோ அல்லது மிண்டோரோ பாலவான் கூட்டங்களிலோ உள்ளன. இத் தீவுக் கூட்டங்கள் வட கிழக்கு, தென் மேற்காக, மலேசிய போர்னியோவின் வட கிழக்குப் பகுதிக்கப்பால் மத்திய லூசானிலிருந்து பலபாக் நீர்க்கூடல்வரை வியாபித்திருக் கின்றன.

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மலைகளிலுள்ள போக்குகளும், மேற்கு பசிபிக் தீவுகளிலுள்ள போக்குகளும்—டெர்ஷியரி காலத்திய இவ் விரண்டு போக்குகளும்—இத் தீவில் சந்திப்பதால், இத் தீவுக் கூட்டங் களின் உருவ அமைப்புச் சிக்கலாகவே அமைந்துள்ளது. மத்திய லூசானின் வடக்கிலுள்ள இரண்டு இணையான வடக்குத் தெற்கு மடிப்பு வரிசைகள் பார்மோஸா, ரியுகியூ (Ryukyu) தீவுகள் ஆகியவற்றின் வழியாக ஜப்பானுக்குச் செல்லும் கடற்கரை வளைவுகளின் தொடர்ச்சி போல் உயர்ந்து தோன்றுகின்றன ; இந் நிலையில் மிண்டனாவோ உட் பகுதியிலுள்ள, மிகவும் மேற்கிலுள்ள, இதேபோன்ற வடக்குத் தெற்காக

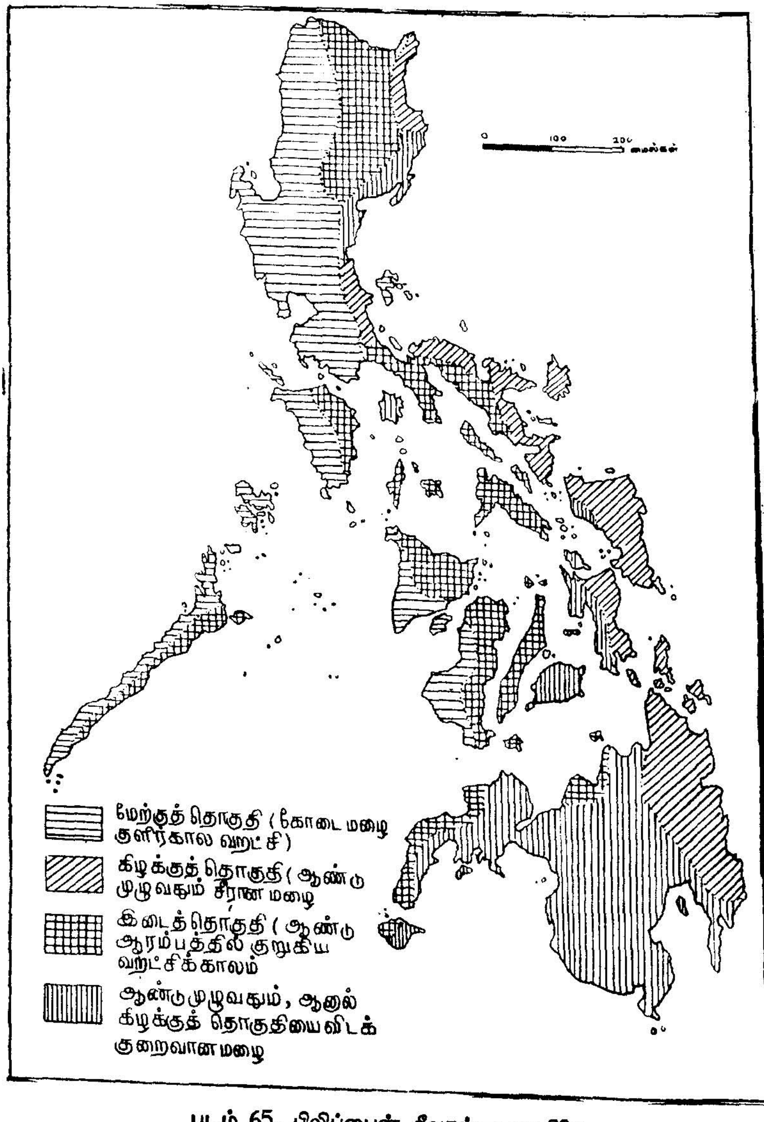


படம் 64. பிலிப்பைன் தீவுகள்—இயற்கைத் தோற்றம்

உள்ள இரு மடிப்பு வரிசைகள், செலிபீஸிலுள்ள மினஹாஸா தீப கற்பத்தின் மடிப்பு வரிசைகளின் தொடர்ச்சியேயாகும் என்று தெளி வாகத் தெரிகிறது. நீளவாட்டமான மடிப்புப் பகுதிகளாகும் இவ் விரண்டிற்குமிடையே, தெற்கு லூசானிலும், கிழக்கு விசாயன் தீவு களிலும் முக்கிய மலை மடிப்புகள் வடமேற்கு தென்கிழக்காக உள்ளன. (படம் 64). இவை, இவற்றிற்குச் சமமான சிறப்போடுகூடிய, பால வான், மேற்கு விசாயன் ஆகியவற்றின் வழியாக வட கிழக்கு, தென் மேற்காக வரும் வரிசைகளுக்கு ஏறத்தாழ நேர்க் கோணங்களாக அமைகின்றன. மேலும், மிண்டனுவோவின் மேற்கு முனை, சூலூ தீவுகள் ஆகியவற்றின் வழியாக வரும் இரண்டு இணையான மடிப்பு வரிசைகள், வடக்குப் போர்னியோவிலுள்ள மடிப்பு வரிசைகளுடன் இணைக்கப்படுகின்றன.

மேற்கூறிய மலைத்தொடர்களை முக்கிய (நிலை) அச்சுகளாகக் கொண்டு, இத் தீவுகள், கடலில் ஆழ்ந்திருக்கும் மலைத்தொடர்களின் மேற்பகுதிகளாக ஒத்து விளங்குகின்றன. எல்லாத் தீவுகளும் 4000 அடி முதல் 8000 அடிவரை எழுச்சிபெற்ற கரடுமுரடான உள்ளடங்கிய மேட்டுநிலங்களைப் பெற்றிருக்கின்றன. மிண்டனுவோவில் ஆபோ சிகரம் (Mt. Apo) 9690 அடியும் லூசானில் பூலாங் (Mt. Pulong) 9,600 அடியும் உயர்ந்துள்ளன. மிகப் பெரிய தீவுகளில்கூட 10 மைல் களுக்கும் குறைவான அகலமுடைய கடற்கரைத் தாழ்நிலங்களே உள்ளன. லூசான், மிண்டோரோ, பனய் ஆகியவற்றில் மிகப் பழைய பாறைகளைக்கொண்ட ஒருசில வெளிப்படுத்தப்பட்ட பகுதிகள் இருப் பதைத் தவிர, டெர்ஷியரி குவாட்டெர்னரி காலங்களில் தோன்றிய எரி மலைக் குழம்புகளாலானதும், டெர்ஷியரி காலத்திய படிவுப் பாறைகளா லானதும் ஆன பாறைகளே பெரும்பாலான பகுதிகளில் உள்ளன. எரிமலைகள் பல உள்ளன என்றாலும், அவைகளில் பன்னிரண்டு மலைகளே இன்னும் தம் செயலில் குறையாது விழிப்போடிருக்கின்றன (alive).

அமைப்பிலும் அளவிலும் மிக நெருங்கிய நிலையில் ஜப்பானைப் போல் தோன்றும் பிலிப்பைன்ஸில், அகன்று விரிந்த தாழ்நிலப் பரப்புகள் மிகமிகக் குறைவாக உள்ளன. அங்ஙனம் உள்ளவற்றுள், மிக முக்கியமான, லூசானிலிருக்கும் மத்திய சமநிலம் ஜப்பானிலுள்ள டோக்கியோ சமநிலத்திற்கு ஒப்பாக இருக்கிறது. இதோடுகூட லூசானுனது, தென்கிழக்கில் காகயன் (Cagayan) பள்ளத்தாக்கையும், தென்மேற்கில் பிகால் (Bicol) நிலத்தையும் தன்னுள் கொண்டிருக் கிறது. மேற்கு நெக்ரோஸ், தென்கிழக்கு பனய், மிண்டனுவோவின் அகுசான் (Agusan), கோடோபாடா (Cotobata) தாழ்நிலங்கள் ஆகிய வனவும் நல்ல விவசாய நிலங்களாக விளங்குகின்றன.



படம் 65. பிலிப்பைன் தீவுகள்—காலநிலை

பிலிப்பைன்ஸின் சீதோஷ்ண நிலை அமைப்பு முறையை (படம் 65) இரண்டு அம்சங்கள் தீர்மானிக்கின்றன.

முதலாவது: எந்த அட்சரேகையில் அமைந்துள்ளது என்பதும், தென்மேற்கு மான்சூன், வடகிழக்கு வியாபாரக் காற்றுகள் ஆகியவற்றுடன் கொண்டுள்ள தொடர்பும்.

இரண்டாவது: வடக்குத் தெற்காக எல்லாத் தீவுகளிலும் மலைகள் அமைந்திருப்பது.

தீவுக் கூட்டத்தின் தெற்கு முனையின் வெப்ப நிலைகள், பூமத்திய ரேகை மண்டலத்தின் வெப்பநிலையைப்போல் ஏறத்தாழ இருந்தாலும், நாடு முழுவதையும் அயனமண்டல சீதோஷ்ண நாடாக வகைப் படுத்தலாம். அயன மண்டலத்திலிருந்தபோதிலும், நீர்நிலைகள் வெப்பப் பரவலைப் பாதிப்பதால் இத் தீவுக் கூட்டங்களில், இந்தோனீசியாவைப் போன்றே மாதாந்தர வெப்ப அளவுகளில் மிகுதியான வேறுபாடுகள் இல்லை. இதனால் படானெஸ்ஸிலுள்ள (Batanes) பாஸ்கோவில் (Basco) (20·30′ N) சராசரி மாதாந்தர வெப்பநிலைகள் ஜனவரியில் 72°-லிருந்து ஜூனில் 83°F மாறுபடுகிறது; மணிலாவில் (14·40′) டிசம்பரில் 77°-லிருந்து மே மாதத்தில் 84° மாறுகிறது. ஜாம்போங்கா நகரத்தில் (Zamboanga) (6·55′) பிப்ரவரியில் 79°-லிருந்து மே மாதத்தில் 80° ஆக மாறுகிறது. மழை வீழ்ச்சியானது, மொத்த அளவுகளிலும், ஆண்டுப் பரவலிலும் முறையிலும் கணிசமான அளவு வேறுபாடுகளைக் காட்டுகிறது. லூசானிலுள்ள காகயன் பள்ளத்தாக்கு, மிண்டனுவோவில் சில பகுதிகள்போன்ற சில மழை ஒதுக்குப் பிரதேங்களில் ஆண்டின் மொத்த அளவு 60 அங்குலத்திற்கும் குறைவாக இருக்கிறது; மிண்டனேவோவின் தெற்கிலுள்ள உள்ளடங்கிய பகுதியின்கண் இருக்கும் டாடியாங்காஸில்தான் (Dadiangas) பிலிப்பைனிலேயே மிகக் குறைந்த அளவு 39·9 அங்குலம் உள்ளது. மற்றவிடங்களில் சாதாரணமாகவே, 80 அங்குலத்திற்கு மேற்பட்டே இன்னும் பல பகுதிகளில் முன்கூறியதைப்போல் இருமடங்கு மழையளவுடன் பெருத்த மழையும் காணப்படுகிறது.

ஏறத்தாழ, எல்லா இடங்களிலும் மழைக்கால மாதங்களுக்கும் வறண்ட மாதங்களுக்குமிடையே அகன்ற மாறுபாடுகள் உண்டு. இதற்கான விளக்கங்கள், அவ்வவ்விடத்தின் பொதுவான அம்சத்தையும் நிலத் தோற்றத்தையும் பொறுத்திருக்கின்றன. தீவுக் கூட்டத்தின் மேற்கு ஓரங்கள், தமக்குரிய பெருமளவு மழையை, ஜூன் மாதக் கடைசிக்கும், செப்டெம்பர் முடிவிற்குமிடையே, தென்மேற்கு மான்சூனிலிருந்து பெறுகிறது. ஆனால், இந்த மழையளவு, உயர் நிலங்களின் பரவலைப்பொறுத்தே அமைகிறது. இதனால் உண்மையில்

அந்தப் பகுதிகளெல்லாம், மழை காலங்களில் மிகவும் வறட்சியாகக் காணப்படுகின்றன. ஏனென்றால், அவை வடகிழக்குப் பருவக்காற்றுக் காலத்தில் மழை மறைவுப் பிரதேசத்தின் தன்மையைப் பெற்றிருக்கின்றன. எடுத்துக்காட்டாக, மணிலா—டிசம்பர் முதல் ஏப்ரல்வரை, ஆண்டின் மொத்த அளவாகும் 81·6 அங்குலத்தில் 5·9 அங்குலம் அளவே பெறுகிறது. ஜுலை ஆகஸ்டு மாதங்களே (16·9; 16·3;) அதன் இரண்டு மாரிகால மாதங்களாகும்.

தீவுக் கூட்டத்தின் கிழக்குப் பகுதியில் மழையுள்ள காலம்—வடகிழக்குப் பருவக்காற்று வீசும் காலம்—நவம்பர் முதல் மார்ச் வரை. இந்த மாதங்களில், தென் சீனக் கடலிற்குமேல் வீசும் காற்றுகளை மான்சூன் காற்றுகள் என்று தவறுகக் குறிப்பிடலாமென்றாலும், கிழக்குப் பிலிப்பைன்ஸ்மீது வீசும் காற்று, வழக்கமாக இப் பகுதியிலுள்ள வடகிழக்கு வியாபாரக் காற்றின் (north esat trade winds) தொடர்ச்சியே என்று உண்மையில் கருதப்படவேண்டும். இவ்வாறு பிலிப்பைன்ஸின் கிழக்குப் பகுதியையொட்டியுள்ள சீதோஷ்ணநிலை, சாதாரண வர்த்தகக் காற்றுவகை சீதோஷ்ணத்தைப் போன்றிருப்பினும், மேற்குப் பகுதிக்கு முரணுக இப் பகுதிகளெல்லாம் உண்மையில் வறண்ட பருவத்தைப் பெற்றிருக்கவில்லை. கிழக்குப் பிலிப்பைன்ஸில், மிண்டனுவோவிற்கு வடக்கே, கோடை காலத்திலும் இலையுதிர் காலத்திலும் அடிக்கடி ஏற்படும் பெருஞ் சூறவளிக் காற்றுகளால் (typhoons) பெய்யும் மழை, இப் பகுதிக்கு மழை வரும் வழிகளுள் ஒரு துணை வழியாகும். இச் சூறவளிகளின் விளைவுகள், கிழக்கு லூசான், சாமர் ஆகியவற்றிலுள்ள கடற்கரை ஈரப் பகுதிகளில்தான் மிகவும் உணரப்படுகின்றன.

மேற்கூறிய கிழக்கு, மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளுக்கிடையேயுள்ள லூசான், மிண்டனுவோ ஆகிய தீவுகளின் உள்நாட்டுப் பகுதிகள், விசாயன் தீவின் உள்பகுதிகள் ஆகியவற்றில் பெய்யும் மழை, அமைப்பு முறையில் '.நிலை மாறுதலை'க் (transitional) குறிப்பதாகவும், பொதுவாக மொத்த அளவில் மிகக் குறைவானதாகவும் உள்ளது. இந்த இடைப்பட்ட மண்டலத்தின் வடக்குப் பகுதியிலுள்ள மூன்றிலிரு பங்குப் பகுதியில், வருடத்தின் முதல் மாதங்களில் ஒரு குறுகிய வறண்ட பருவம் ஏற்படுகிறது. தென் கோடியிலுள்ள போஹோல், கிழக்கு லெயிடி, மத்திய மிண்டனுவோ ஆகியவை வறண்ட பருவத்தைப் பெறுமல், ஆண்டு முழுதும் ஒரே சீரான பரவலைப் பெறுகின்றன. ஆயினும், மழையின் மொத்த அளவு, கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதிகளிலுள்ளதைக்காட்டிலும் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. இவ்வகையில், தல மாறுபாடுகள் பெருமளவில் இருப்பினும், இந்த அடைநில மண்டலத்தில் ஆண்டின் எப்பகுதியிலும் விவசாயத்தின் துணையின்றி நெற்பயிரை விளைத்தல் கடினமே.

மற்றப்படி, சீதோஷ்ணநிலைவகையில் மிக முக்கியமான மாறு பாடுகள், உயர்ந்த மலைகளில்தான் காணப்படுகின்றன. பொதுவாக, மேட்டு நிலங்களின் காலநிலை அம்சங்கள் அடுத்துள்ள தாழ்நிலங்களி லிருப்பதைப்போன்றே காணப்படுகின்றன. என்றாலும், இந்த மேட்டு நிலங்கள் கனத்த மழையையும், கடல் மட்டத்திற்கு மேல் ஒவ்வோர் 1000 அடிக்கும், ஏறத்தாழ 3°F தாழ்ந்த வெப்ப நிலைகளையும் கொண்டிருக்கின்றன.

மேற்போக்காகப் பார்ப்போருக்கு, பிலிப்பைன்ஸ், மனிதன் வாழ்வதற்குரிய விசேஷமான—தனிப்பட்ட சிறப்புடைய இடமாகத் தோன்றும். எவ்விதம் நோக்கினும் மாங்க்ரோவ் சதுப்பு நிலங்கள் இல்லாத பனைமர வரிசைகளைக்கொண்ட கடற்கரைகளையும், உள் நாட்டில் காட்டின் செழிப்பான வளர்ச்சியையும் இயற்கையாயமைந்த நிலத்தோற்றத்தின் முதற் காட்சியாகக் காணலாம். மேலும், உட்பகுதி யில், கடற்கரையினின்றும் வெகு தொலைவிலில்லாத மலைத் தொடர்களின் சரிவுகளில் காணப்படும் தாவரநிலை, படிப்படியாக, உண்மையான மழைக்காடு என்ற நிலையிலிருந்து கலந்த, அயனமண்டலக் காடுவரை யுள்ள வகையில் மாறிக்கொண்டுவருகிறது. மிக அழகான எரிமலைக் கூம்புகளின் உயரச் சரிவுகளில் காடுகள் அடர்த்தியற்றுக் காணப்படு கின்றன.

'உலகத்திலேயே, பிலிப்பைன்ஸ், சிறப்புகள் பல பெற்ற அயன மண்டல சீதோஷ்ணமுள்ள தீவுக் கூட்டமாகும். இத் தீவுகளின் வளமான நிலத்தில் இயற்கையன்னை தன் மனமொத்த நிலையில் நன்கொடைகளைச் சேமித்து அருளியிருக்கின்றாள். பிலிப்பைன் ஸுடைய இயற்கைச் செல்வங்கள் பல்வகைப்பட்டன. சாதாரண மனிதனுக்கு எட்டாத, அறிவிற்குப் புலப்படாத பெருஞ் செல்வத்தைக் கொண்டிருக்கிறது'. இவ்வாறு மால்கோல்ம் என்பார் பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகளை வருணிக்கின்றார்.

ஆயினும், இவ் வர்ணனைகள் யாவும் பெருமளவில் உண்மைக்குப் புறம்பாகவேயுள்ளன. முதலில், மிகக் குறைவான தாழ்நிலத் துண்டு கள், மழையைப் பெறுவதில் சொற்ப நம்பிக்கையும், போதிய அளவிற்கும் குறைந்த தன்மையும்கொண்ட மண்டலத்துள் காணப்படு கின்றன. இந்தப் பகுதிகளில் வறண்ட பருவமானது, கால அளவில் நீடித்துக் காணப்படுகிறது. நீண்ட பயனற்ற அயனமண்டலப் புல் வெளிகளும், மூங்கில்கள் அடர்ந்த துண்டுகளுமே இங்கு மிகுந்த தாவரங்களாக இருக்கின்றன. காடழித்துப் பயிர் செய்முறையின் காரணமாக, முற்கூறிய புல்வெளி அண்டைப் பகுதிகளிலும் காடுகள் இருந்த இடங்களிலும் பரவியிருக்கின்றன.

மேலும், எரிமலைக் கக்கல்களைப் பெற்றுள்ள ஒருசில பகுதிகளும், முருகைப்பார் (coral reefs) களினால் சமீபத்தில் அமைக்கப்பட்ட சிபு கடற்கரை, விசாயனின் ஒருசில பகுதிகள் ஆகியவை தவிர, பிலிப்பைனில் மண்கள் மிகுந்த வளமுடையன என்று சொல்வதற்கில்லை. லூசான், மிண்டனாவோ ஆகிய தீவுகளைத் தவிர, மற்றத் தீவுகளில், ஆறுகள் பருவகால வெள்ளங்களால் வளமாக்கப்படும் பரந்த பரப்புகளை ஏற்படுத்த முடியாதபடி மிகச் சிறியனவாயுள்ளன. பெரும்பாலான வண்டல் மண்களும் லேடரைட் மண்களாக மாறியுள்ளன என்று சான்று காட்டுகின்றன. பிலிப்பைன் தீவுகளின் மொத்தப் பரப்பில் 54% விழுக்காடுள்ள 40 மிலியன் ஏக்கர்கள், விவசாயத்திற்குகந்தனவாயுள்ளன என்றாலும், தற்போது 27·3% நிலங்களில்தான் விவசாயம் செய்யப்படுகிறது. மேலும், பிலிப்பைன் தீவுகள் 70 அல்லது 80 மிலியன் மக்களுக்கு, எளிதாக ஆதரவைத் தரக்கூடும் என்று கருதப்பட்டாலும், மிண்டனாவோவிற்கு வெளிப்புறத்தேயுள்ள பெரும்பாலான வளமுள்ள நிலங்கள் ஏற்கெனவே உபயோகத்திலுள்ளன என்பதும், மேட்டுநில வேளாண்மையில் கணிசமான அளவிற்கு ஏதேனும் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டால், மண் அரிப்பை ஏற்படுத்தும் ஆபத்தான நிலை அங்கும், கீழுள்ள சமவெளிகளிலும் உண்டாகும் என்பனவற்றையும் கருத்தில் கொள்ளவேண்டும்.

இவ்வாறு, தீவுகளின் விவசாய ஆற்றல்களின்மீது, இயற்கையமைப்பு உண்மையான ‘ கட்டுப்பட்ட நிலைகளைச் ’ சுமத்தியிருப்பினும், நீண்ட கடற்கரையானது, போக்குவரத்து வசதிகளைத் தருவதில் மிக மதிப்பு வாய்ந்ததாக விளங்குகிறது. இந்தோனீசியா தீவுக் கூட்டத்திலுள்ளதுபோல, உட்கடலுக்குள் கப்பலோட்டிச் செல்வதில், எப்போதாவது வரும் சூறாவளியைத் தவிர, ஒருசில ஆபத்துகளேயுள்ளன. இந்தோனீசியாவைக்காட்டிலும் தன் அமைப்பில் ஜப்பானை நினைவுபடுத்தும் பிலிப்பைன்ஸில், தீவுகள் ஒன்றிலிருந்து மற்றொன்றைப் பெரு நீர்நிலைகள் பிரிக்கவில்லை. லூசானிலும், மிண்டனாவோவிலும், எந்த இடமும் கடற்கரையிலிருந்து 75 மைல்களுக்கப்பால் இல்லை; மற்றத்தீவுகளில் எவ்விடமும் கடற்கரையிலிருந்து 30 மைல்களுக்குள்ளேயே இருக்கின்றது. இவற்றைப் போன்றுள்ள இந்தோனீசியப் பகுதிகளைப் போலில்லாமல், பிலிப்பைன்ஸ், தனித்தனி தீவு என்ற அளவிலும், மொத்தமாகத் தீவுக்கூட்டம் என்ற நிலையிலும், மிக எளிதாக நிர்வகிக்கத்தக்க தொகுதிகளாக உள்ளன. இதனால் ஆட்சிமுறை ஒற்றுமைக்கான பணியும் இடையூறின்றிக் காணப்படுகின்றது.

(இ) மக்கட் பரப்பியல் (Human Geography)

பிலிப்பைன்ஸில் ஏற்பட்ட முதற் குடியேற்றங்கள் கண்டத்தின் நில நாடுகளிலிருந்தும், இந்தோனீசியா தீவுக் கூட்டத்தினின்றும்

ஏற்பட்டனவாகும்; பனி யுகத்திற்குப் பின்பு கடல் மட்டத்தில் ஏற்பட்ட உயர்வு இத் தீவுக் கூட்டங்களை ஆசியாவுடன் இணைக்கும் நில வழியை (land bridge) தன்னுள் கொள்வதற்கு முன்னால், தரை மார்க்கமாகவே முதல் குடியேற்ற இயக்கம் நடைபெற்றது; மிக அண்மையிலேற்பட்ட குடியேற்றம் அதைத் தொடர்ந்து கடல் வழியாகத் தீவுகளின் வரிசையையொட்டிச் சென்று ஏற்பட்டன. தென்கிழக்கு ஆசியாவில் மற்ற இடங்களிலுள்ளதைப்போன்று, அடுத்தடுத்து ஏற்பட்ட குடியேற்றங்கள் கடற்கரை நிலங்களிலிருந்து உள்ளடங்கிய பகுதிகளுக்குப் பூர்வீகக் குடிகளை இடம் பெறுமாறு செய்தன. என்றாலும் புதிதாகக் குடியேறியவர்களுக்கும் ஏற்கெனவே இருந்த மக்களுக்கும் இடையே மிகுதியான இனக் கலப்புகள் ஏற்பட்டன.

குடியேற்றங்களுள் காணப்படும் தொடர்ச்சி முழுவதும் தெளிவாகத் தெரியாவிட்டாலும், தற்போது வாழ்ந்துவரும் நிக்ரிடோ ஏயிடாஸ் (Negrito Aetas) என்பார் தீவுகளில் முதன்முதல் குடியேறியவர்களின் வழிவந்தவர்களாவர் என்று கருதலாம். இந்த மிகமிகப் பழங்குடிமக்கள், 50,000-க்கும் குறைந்த எண்ணிக்கையினராய், தற்போது, சிறுசிறு குழுக்களாக, லூசானிலுள்ள ஜம்பலே மலைகளிலும், சியர்ரா மாட்ரே மலைகளிலும், விசாயன், மிண்டனாவோவின் சில உள்ளடங்கிய ஜில்லாக்களிலும் பரவிக் காணப்படுகின்றனர். மலேயாவிலும் இந்தோனீசியாவிலும் உள்ள இவர்களைப்போன்ற நிக்ரிடோ மக்களைப்போல் எயிடாக்களும் வேட்டையாடுதல், பொருள் சேகரித்தல் (hunting and gathering economy) என்ற அடிப்படைகளைக் கொண்ட வாழ்க்கை முறைகளையே பின்பற்றுகின்றனர்.

நிக்ரிடோக்கள் வருகைக்கு ஆயிரமாயிரம் ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர், ‘நெஸியோட்’ இன மக்கள் அலைஅலையாக இத் தீவுகளை வந்தடைந்தனர். முதல் அலைவரிசையாக வந்த மக்களுள் சிலர் போர்னியோ வழியாகவும், மற்றவர் சீனாவிலிருந்தும், டோங்கின் (Tonkin) பகுதியிலிருந்தும் கடல் மார்க்கமாகக் குடியேறினர். காடுகளை அழித்துப் பயிர்செய்யும் முறை பொதுவாக நெஸியோட் மக்களால் புகுத்தப்பட்டது என்று கூறப்படுகிறது. 500,000 சுதேசிகள் (tribal people) நெஸியோட் இனத்தாரின் வழிவந்தவர்களாயுள்ளவர்கள்—மிண்டனாவோ, பாலவான் ஆகியவற்றின் உள்ளடங்கிய பகுதிகளிலும், விசாயனிலுள்ள சில பெரிய தீவுகளிலும், லூசானின் சில பகுதிகளிலும், இடம் பெயர்ந்து புரியும் விவசாய முறையின் அடிப்படையில் நெல்லைப் பயிர் செய்தலைக்காட்டிலும், தினை விளைப்பதிலேயே ஊக்கம் காட்டுகின்றனர்.

எவ்வாறிருப்பினும், லூசானின் வடக்கு உட்பகுதியிலுள்ள நன்கு அறியப்பட்ட நெஸியோட் மக்கள், பாசனத்தின் துணைகொண்டு நெல்

லப் பயிர் செய்வதற்கான நிலங்களை, மிகக் கடுமையான உழைப்பின் வாயிலாக மலைச்சரிவுகளில், திடல்களாக மாற்றி அமைத்துள்ளனர். மலைப்பாங்கான நாட்டுப் புறங்களில் அதிக மக்கள் நெருக்கத்தை வெகுவாக ஆதரிக்கும் இத்தகைய முறைகள், முதன்முதலில் நில நாடுகளிலிருக்கும் சீனர்களிடமிருந்து கற்றுக்கொண்டிருக்கவேண்டும். மேலும், இவர்கள், விசேஷமாக லூசானின் வடக்குப் பாதியில்—சீனுவுக்கு அருகிலுள்ள தீவில்—காணப்படுகிருர்கள் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. ஆயினும், அவர்களைப் பின்பற்றும் மற்ற மக்கள் அண்மைக் காலத்தில் தலை வேட்டையாடுதலைக் கைவிட்டார்களென்றுலும் பிற்போக்குடைவர்களாகவே காணப்படுகிருர்கள். மேலும், இவர்களுள் பெரும்பான்மையோர், தெற்குக் கோடியிலுள்ள உட்பகுதிகளுள் வாழும் நெஸியோட் மக்களைப்போல, விலங்குகளைத் தெய்வமாகத் தொழும் கொள்கையுடையவர்களாக விளங்குகிருர்கள்.

பிலிப்பைன்ஸில் இறுதியாக ஏற்பட்ட பெரிய குடியேற்றங்கள் பரியோயன் மக்களின் குடியேற்றங்களேயாகும். இவர்கள், முதலில் மேற்கு இந்தோனீசியாவிலிருந்து ஊடுருவி, போர்னியோ, பாலவான் குலு தீவுக் கூட்டங்கள் ஆகியவற்றின்வழியாக விசாயன் கடற்கரைப் பகுதிகள், தெற்கு லூசான், மிண்டனுவோ ஆகிய இடங்களுக்குக் கி.மு. 600–100 ஆண்டுகளில் வந்தடைந்தனர். இம் மக்கள் அலையசைவுகள், ஐரோப்பியர் வருகைக்கு முன்னிருந்த காலம்வரை தொடர்ந்திருந்தன. மேலும் மலேசிய—இந்தோனீசிய மண்டலங்களில் வந்தடைந்த பரியோயன் மக்களலை அசைவுகளின் வெளிப்புறச் சிறு அலையே பிலிப்பைன் தீவுகளை வந்தடைந்தது.

பிலிப்பைன்ஸைப் பொறுத்தவரையில், விசாயன் கடல், கடல் வழியாக வந்த பரியோயன் மக்கள், பின்பு பிலிப்பைன் தீவுகளுக்குப் பரவுவதற்கான கேந்திரமாகப் பயன்பட்டது. இவ்வாறு வந்தோர் கடற்கரைகளைச் சுற்றியுள்ள, அனுகூலமான ஆற்றுமுகத்துவாரப் பகுதிகளில் அமைந்தார்கள். இன்று, பிலிப்பைனின் வடகோடி தென்கோடியிலுள்ள தீவுகளின் உட்பகுதிகளைத் தவிர, பிலிப்பைன் தீவுகளிலுள்ள மக்கள் அம்சத்தில் பரியோயன் இனக் கூறுபாடுகளே மிகுந்து காணப்படுகின்றன.

பிற்காலத்தில் வந்த பரியோயன் கூட்டத்தார் இந்தியமயமான கலாசாரத்தைக் கொண்டிருந்தார்கள். இதற்குச் சான்றுகளாக தாழ்நிலப் பகுதியில் நெல் பயிரிடுதலிலுள்ள பாசன முறைகள், கலை, சிற்பம் முதலிய பாணிகள், எண்ணற்ற பிரதேச மொழிகளில் காணப்படும் இந்தியச் சொற்கள் ஆகியவற்றை அவர்களிடத்திலே காணலாம். ஆனால், தீவுகளில், நேரிடையாக இந்தியக் குடியிருப்பு ஏற்பட்டது

என்று கூறுவதும், அல்லது இத் தீவுகள் எக்காலத்திலாவது ஸ்ரீவிஜயா அல்லது மட்ஜபாஹித் ஆட்சிக்குள் இருந்தார்கள் என்று சொல்வதும் பொருத்தமாக இல்லை என்பதை அண்மைக்கால ஆராய்ச்சிகள் நிரூபிக்கின்றன.

எவ்வாறிருப்பினும், 15ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் ஏற்பட்ட இஸ்லாமின் வருகையால், தீவுகள் இதுவரையும் கலாசாரத்தில் ஒதுக்கப் பட்ட பகுதிகளாக இருந்த தன்மையை இழந்தன. அடுத்த நூற்றாண்டு களுள், இஸ்லாம் சமயமானது சூலு, பாலவான், மிண்டனுவோ, வடக்கே லூசான் வரையும் உள்ள பகுதிகளுள் வலிமையான ஆதிக்கத்தைப் பெற்றது. முஸ்லீம் போர்ப்படைத் தலைவர்கள், மலேசியாவின் மற்றப் பகுதிகளில் வழக்கம்போல் பரவியிருந்த முறையில், தம்மைப் பிரதேசங்களின் அரசர்களாகத் தாமே ஆக்கிக்கொண்டார்கள். 1565-ல், தீவுக்கூட்டம் ஸ்பெயினைச் சேர்ந்தது என்று மெகல்லன் உரிமைக் குரல் கொடுத்த 44 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர், லெகாஸ்பி, நிலையான முதல் குடியிருப்பை அமைத்தார். அப்போதும்கூட பிலிப் பைன்ஸ் ½ மிலியன் மக்களோடுகூடி வெற்றிடமாய் வெறிச்சோடி யிருந்தது. மேலும் அவ்வமயம், முற்றிலும் புறச்சமயங்களைச் சேர்ந்த மக்களால் மேலெழுந்தவாரியாகவே இஸ்லாம் பின்பற்றப்பட்டது.

இவ்வாறு ஆசியாவில் எழுந்த எந்த மதமும் பிலிப்பைன் தீவுகளி லுள்ள மக்களைத் தீவிரமாக பாதிக்காமலிருந்தது. ஸ்பானியர்கள் தம்முடைய கலாசார முத்திரையை அங்குத் திடமாக இட முடிந்தது. அவர்கள் இங்குத் தங்களுடைய ஆட்சியை 16ஆம் நூற்றாண்டில் ஏற்படுத்தாது இருந்திருப்பார்களானால், மற்றவர்கள் அச் செயலைச் செய்திருப்பார்கள். சீனர்கள் நீண்ட காலமாகவே தீவுகளிடத்தில் விழைவு காட்டிவந்தனர். 1405-ல் மிங் சக்கரவர்த்தி லூசானை நிர்வகிக்க அலுவலரொருவரை அனுப்பிவைத்தார். இந்தத் துணிகரச் செயலின் விளைவாக அரசியல் ரீதியில் எதுவும் ஏற்படவில்லையாயினும், ஸ்பானியர் கள் தீவுகளை மேற்கொள்ளுதற்கு முன்னமேயே சீன வியாபாரிகள் அங்குத் தம்மை நன்கு நிலைநிறுத்திக் கொண்டார்கள். பின்னர் லிமஹாங் (1574), கோஹிங்கா (1662), இரண்டு சீனக் கடற்கொள்ளைக் காரர்கள், மணிலாவைக் கைப்பற்றும் முயற்சியில் தோல்வியுற்றார்கள்; ஜப்பானியர்கள்கூட, பிலிப்பைன் கடலில் 15ஆம் நூற்றாண்டு முதல் 1637 வரை வியாபாரிகளாகவும், கடலில் சுற்றும் கடற் கொள்ளைக்காரர் களாகவும் இருந்தார்கள். 1592-ல் ஸ்பானிஷ் கவர்னர், அப்போதிருந்த ஜப்பானிய அரசர், ஹிடியோஷி கேட்ட திறைப் பணத்தைக் கொடுப்பதே அறிவுடைமையாகும் என்று நினைத்தார். அரை நூற்றாண்டுக் காலத்திற்குள்ளேயே சுற்றியிருந்த கடல்களின்மீது ஸ்பெயினின் பெருகி வளர்ந்த செல்வாக்கானது, ஜப்பானியர்களின் ஆதிக்கத்தை 19ஆம் நூற்றாண்டுவரை ஒடுக்கியது.

பிலிப்பைன்ஸின், ஸ்பானிய அதிகாரத்தை நிலைநிறுத்துதற்கு ஒரு தளம் அமைக்கவேண்டி, லெகாஸ்பி (Legaspi) முதலில் சிபுவைத் தேர்ந்தெடுத்தார். நீண்டு குறுகிய தீவாகிய சிபு—மெகல்லனின் சிந்தையைக் கவர்ந்த சிபு—பசிபிக்குக் குறுக்கே, முக்கிய மேற்கு நோக்கிப் போகும் கடல்வழியில் அமைந்திருந்ததாலும், விசாயன் கடலுக்கு மையமாகவும், ஒரு திறவுகோல் போன்று இருந்ததாலும் இதனை லெகாஸ்பி தேர்ந்தெடுத்தார். லெகாஸ்பி செபு நகரத்தில் 'அதிகார இருக்கையினை' அமைத்தார் என்ருலும், மொலுக்காஸ் தளத்திலிருந்த போர்ச்சுகீசியர்களின் செயல்கள், அவருடைய கவனத்தை முதலில் பானுயின் மீதும் (1569), பின்னர் லூசான் மீதும் திருப்பி, அவர் 1570-ல் லூசானிலிருந்த ஒரு முஸ்லீம் கோட்டையாகும் மணிலாவைக் கைப்பற்றினுர்.

தீவுக் கூட்டத்தோடுள்ள உறவுமுறையில் மணிலாவின் நிலை அவ்வளவு சாதகமாக இல்லாமலிருந்தாலும் மணிலா, கடல் சூருவளிகளினின்றும் பாதுகாக்கப்படுகின்ற கம்பீரமான ஒரு துறைமுகத்தைப் பெற்றிருந்தது; மேலும், விசாயன் கடலின் வடக்கு வாயிலுக்கு மிக அருகிலிருந்தது; மேலும், அந்தப் பிரதேசத்திலிருந்த மிகப் பெரிய உற்பத்திப் பெருக்கமுள்ள தாழ்நிலத்திற்கு வாயில்போன்று அமைந்திருந்தது. தீவுக் கூட்ட முழுமைக்கும் ஆட்சி செலுத்தும், அரசாங்க அலுவலகத்தின் இருக்கையாக அது இயங்கவேண்டுமென்ற லெகாஸ்பியின் எண்ணம் 1572-ல் நிறைவேறியது. ஒருசில ஆண்டுகளுக்குள் செபுவின் புகழை மணிலா மங்கச்செய்தது. மணிலா அந்த நூற்ருண்டு முடிவதற்குள்ளேயே, சீனு, ஜப்பான், இந்தியா, மத்திய கிழக்கு, எஞ்சிய மலேசிய நாடுகள் ஆகியவற்றின் கப்பல்கள் எப்போதும் இயங்குகின்ற, கிழக்கு ஆசியாவிலேயே மிகவுயர்ந்த துறைமுகமாக விளங்கிற்று.

இதற்கிடையில் லெகாஸ்பி, மணிலாவிற்கு வெளிப்புறத்தே தீவுக் கூட்டத்தின் வடக்கிலுள்ள மூன்றிலிரு பங்காகும் கடற்கரைப் பிரதேசங்களில் பெரும்பாலானவற்றில் ஸ்பானிய அதிகாரத்தைப் பரப்பினுர். இராணுவ வெற்றியையும், மக்களுக்கான அரசியலையும் லெகாஸ்பி ஒழுங்குபடுத்தி வருகையில், அதைத் தொடர்ந்து அவருடைய உறவினர், அகஸ்டினியன் சங்க உறுப்பினர்கள் (கிறித்துவ சங்கம்) (Augustinian friars), கத்தோலிக்க மதத்தைப் பரப்பும் தீவிர ஆர்வம் காட்டினர். வடக்கிலும் மத்தியிலும் இஸ்லாமின் ஆதிக்கம் மேற்போக்காக இருந்ததால் கிறித்துவ சங்கத்தார்கள் சிறிய தடைகளையே கண்டார்கள். ஆனுல், பாலவான், சூலு, 'பெரும்பாலான மிண்டனுவோ ஆகிய இடங்களில் இஸ்லாம் மதமானது, அங்குள்ள மக்களினின்றும் அம் மதத்தை ஸ்பானியர்கள் எப்போதுமே பிரிக்கமுடியாத அளவிற்

கும், அம் மக்களைத் தங்களுடைய வலிமையான ஆட்சியின் கீழ்க்கூட கொண்டுவர முடியாத நிலைக்கு உட்படுத்தும் அளவிற்கும், வலிமை யான ஆதிக்கம் கொண்டிருந்தது.

கிறித்துவ சங்கத்தார்கள், மேற்கு மிண்டனுவோவில் ஜம்போங்கா விற்கருகே (Zamboanga) 1596-ல் குடியிருப்பை ஏற்படுத்தினர். 1599-ல் அங்குள்ள முஸ்லீம் மக்களால் அவர்கள் விரட்டியடிக்கப் பட்டனர். இவர்களைச் சங்கத்தார் 'மூர்கள்' (Moors) என்று குறிப் பிட்டனர். இதற்குப் பிறகு, தொலைவிலுள்ள தெற்குப் பகுதியைத் தம் கீழ்ப்படுத்த ஸ்பானியர்கள் மேலும் பல முயற்சிகளைச் செய்திருந்தும், அவர்கள், மூர்களின் அதிகாரத்தை முறியடிப்பதில் வெற்றி பெறவில்லை. அன்றியும் அவர்கள் வடக்கே மணிலா வரைக்கும் வந்த முஸ்லீம் கடல் கொள்ளைக்காரர்களின் தாக்குதல்களையும் முறியடிக்க இயலாது போயினர். 19ஆம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் நீராவிக் கப்பல் ஏற்பட்ட பிறகுதான் கடற்கொள்ளைப் பிரச்சினைக்கு முடிவு ஏற்பட்டது. பிலிப் பைன்ஸ் மெக்ஸிகோவில் அமைக்கப்பட்ட புது ஸ்பெயினின் ஓர் உறுப்பாகவே கருதப்பட்டு நிர்வகிக்கப்பட்டது. இதே காரணத்தினால் தான் இப் பகுதிகள் பொருளாதார ரீதியில் புறக்கணிக்கப்பட்டன.

மதிப்பு மிக்க விலையுயர்ந்த உலோகங்கள், வாசனைப் பொருள்கள் போன்ற வாணிபத்திற்குகந்த பொருள்கள் இல்லாதுபோயினும் மிகப் பழமை வாய்ந்த பிரதேசமாகிய பிலிப்பைன்ஸ், அக் காலத்துப் பொரு ளாதார கொள்கைகளுக்கிணங்க, சிறிதளவு வாய்ப்பையே தந்தது. எனினும், இந்தச் சூழ்நிலைகளில் அகஸ்டினின் சங்கம், ஐரோப்பாவி லிருந்து வந்த இதர கிறித்துவ சங்கங்கள் ஆகியவற்றின் செல்வாக்குப் பெருகியது. ஸ்பானியர்கள் ஆட்சியின் கீழிருந்த பிலிப்பைன்ஸ் 'கிறித்துவ சங்க சாம்ராச்சியம்' எனப் பொருத்தமாக அழைக்கப் பட்டது. பொருளாதார வளர்ச்சிக்காகப் பெரும்பாலும் அமெரிக்காவில் ஸ்பானியர்கள் பெருநிலத் தொகுதிகளை, எஸ்டேட்டுகளை அளித்திருந் ததுபோல, இங்கும் இவ்வகையில் பெரும் பரப்புடைய நிலங்கள் மத ஸ்தாபனங்களுக்கும், முதல்முதல் குடியேறிய ஐரோப்பிய குடிகளுக்கும் அளிக்கப்பட்டன. எவ்வாறிருப்பினும், பின் கூறப்பட்டவர்கள், இந்தப் பழைய தீவுக் கூட்டத்தில் மிகச் சிலரே இருந்தனர். நிலம் பெற்ற வர்க்கத்தாரிடையே பெரும்பான்மையோர், தொன்றுதொட்ட பிரதேசத் தலைவர்களாயிருந்தவர்களின் சந்ததிகளாகும் 'காஸிகூ' என்போராக இருந்தனர். இவர்களைத்தான் ஸ்பானியர்கள் அதிகார நிலைகளில் அமர்த்தினர். மேலும், அவர்களுடைய குடும்பங்களோடு கலப்பு மணமும் கொண்டனர்.

ஸ்பானியர்கள், புதுவிதமான பயிர்களை அறிமுகப்படுத்தினதைத் தவிரப் பொருளாதார வளர்ச்சியைத் தூண்ட வேறு ஒன்றும் செய்ய வில்லை. 17ஆம் நூற்றாண்டில் சிறிது சிறிதாக மறைந்துபோன கடல்

கடந்த அயல்நாட்டு வாணிபம், அரசாங்கத்தின் தனியுடைமையாக 19ஆம் நூற்றுண்டுவரையும் இருந்தது. காலியன் சீனுவிலிருந்து வரும் பொருள்களை ஸ்பெயினுக்கு அனுப்பும் ஒரு துறைமுகமாகவே பிலிப்பைனின் மணிலா பயன்படுத்தப்பட்டது.

தொன்றுதொட்ட, நடுத்தர வகுப்பைச் சார்ந்த சுதேசி வியாபார சமூகத்தினர் முற்றிலும் இல்லாதிருந்த தன்மையில் இந்தத் தீவுகளுள் சீனர்கள் சில வாய்ப்புகளைப் பெற்றனர். மணிலாவை ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யும் வர்த்தகத் துறைமுகமாக ஆக்கிய வளர்ச்சியில் சீனர்களுடைய தொடக்க முயற்சியே அடித்தளமாய் அமைந்திருந்தது. உள்நாட்டு வியாபாரத்தில் சீனர்களுக்குப் பங்கு பெரிய அளவில் இருந்தது. 1888 முதல் ஸ்பானிஷ் அமெரிக்கன் காலனிகளில் கலகம் ஏற்பட்ட பின்னர், பிலிப்பைன் தீவுகள், இதற்குமுன் ஸ்பெயினுக்கும் பிலிப்பைன்ஸுக்கும் இருந்த மறைமுகமான அரசியல் உறவும் துண்டிக்கப்பட்டு, பிலிப்பைன்ஸ் அரசியல் ரீதியில் ஒதுக்கப்பட்ட பகுதியாக இருந்தது. இதற்குப் பின்னர் ஸ்பெயினுடன் கொண்ட வியாபாரத் தொடர்புகள், ஆட்சிமுறைத் தொடர்புகள் எல்லாம், நன்னம்பிக்கை முனையின் (Cape of Good Hope) வழியாகக் கொள்ளப்பட்டன. அந்த சமயத்தில், அயல்நாட்டு வாணிபத்தின் மீதிருந்த இறுகிய கட்டுப்பாடுகள் தளரத் தொடங்கின. ஆனால், வேறு எவ்வித மாற்றத்தையும் ஸ்பானியர்கள் செய்ய முனையாததிலிருந்து, இவர்கள் ஸ்பானிஷ் அமெரிக்கக் காலனிகளில் தோன்றியதுபோன்ற பிரச்சினைகளுக்குப் பிலிப்பைனில் இடம் தராமல்இருக்கச் செய்வதில் தவறினர்கள் என்பதை நன்குணர்த்தும்.

சூயஸ் கால்வாய் திறந்துவிடப்பட்டதால் அயல்நாட்டு வியாபார நோக்கங்கள் பெருகின. மேலும்,'ஏராளமான பிலிப்பைன் மாணவர்கள், ஸ்பானிஷ் பல்கலைக் கழகத்திற்கும் மற்ற ஐரோப்பிய பல்கலைக் கழகங்களுக்கும் செல்லத் தொடங்கினர். இந்த மாணவர் குழுதான், பிலிப்பினோ குழு (Liga Filipina) என்ற பெயரில் தொடங்கப்பட்ட முதல் தேசியக்-கழகத்தின் மையமாக அமைந்தது. இக் கழகம் அரசாங்க அமைப்புச் சட்டத்தின்வாயிலாகப் பல சீர்திருத்தங்களைச் செய்யக் கருதியது. இந் நிலையில், கிறித்துவ மதச் சங்கத்தார் (Friars) பெற்றிருந்த நியாயமற்ற உரிமைகளுக்கெதிராக வளர்ந்த மக்கள் வெறுப்பு, மலைபோல் பெருகி, கலகத்திற்கு ஊக்கமளிக்க 1896-ல் கலகம் ஏற்பட்டது. இந்தக் கலகம் தாற்காலிகமாக அடக்கப்பட்டதென்றாலும், 1898-ல் நடந்த போரின் விளைவாகத் தீவுகள் அமெரிக்க ஆட்சிக்கு மாற்றப்பட்டன.

ஸ்பானிஷ் ஆட்சியின் முடிவிற்கு விரைவு அளித்த வெளிப்படையான குறைகள் இருந்தபோதிலும், பிலிப்பைன்ஸில் அவர்களுடைய

ஆட்சி (அதிகாரம்) நிலைத்த விளைவுகளை விட்டுச்சென்றது. மூன்று நூற்றாண்டுகளில், திரள்திரளாக இருந்த கடற்கரைக் குடியிருப்புகள் அனைத்தும் ஒன்று சேர்க்கப்பட்டு, ஒரு தனித்த அரசியல் தொகுதியாக ஆக்கப்பட்டது. ஒருகாலத்தே பிற்போக்காக வாழ்ந்துவந்த இதன் மக்கள் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே மிக்க மேலைநாட்டு நாகரிகத்தைப் பெற்றவர்களாக ஆக்கப்பட்டார்கள். மேலும், முக்கியமாக ஸ்பானியர் கள் ஆட்சியில் அமைதி நிலைநாட்டப்பட்டதால் மக்கள்தொகை, 16ஆம் நூற்றாண்டில் 500,000-லிருந்து 1800-ல் 1,500,000 ஆகவும் 1899-ல் 7,000,000 ஆகவும் உயர்ந்தது.

ஆகையால், அமெரிக்கர்கள் ஸ்பானியர்களிடமிருந்து ஆட்சியை எடுத்துக்கொண்டபோது, ஏற்கெனவே இருந்த உறுதியான அஸ்தி வாரங்களின்மீது, ஆட்சியை அமைத்தார்கள். மணிலா துறை முகத்தை, தூரக் கிழக்கு ஆசியாவின் (Far East Asia) மிகப் பெரிய, ஏற்றுமதி இறக்குமதித் துறைமுகமாக மாற்றமுடியும் என்ற கருத்தை விட, பாதுகாப்புக் கொள்கைகளே (strategic considerations) இத் தீவுகளை அமெரிக்காவுடன் இணைப்பதற்குப் பெருந்துணையாயிருந்தன. இக் கொள்கை, மேற்குப் பசிபிக்கில், வரிசையாக முன்னணி கப்பற் படைத் தளங்களை அமைப்பதற்குச் சீராக உழைத்த தியோடர் ரூஸ்வெல்டுக்கும், அவரைப் பின்பற்றியவர்களுக்கும் ஒரு வெற்றியாக அமைந்தது. ஆயினும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் இத் தீவுகளைச் சேர்த்துக்கொள்ளாதிருக்குமானால், ஜெர்மானியர்களோ அல்லது ஜப்பானியர்களோ அதைச் செய்திருப்பார்கள் என்று நம்புதற்கு எல்லா வகையிலும் காரணமிருந்தது. மிக்க துன்பத்தைத்தந்த கலோனியா முறைக்கு மாறான, அமெரிக்கர்களின் எதிர்ப்புணர்ச்சியானது, அவர் களுடைய அரசாங்கம் காலனி ஆட்சி முறையை அடியோடு வெறுக்கும் அமெரிக்காவுக்குப் பிலிப்பைன் தீவுகள் ஒரு காலனியாக அமைந்ததை வெறுத்தார்கள் எனினும், பிலிப்பைன் தீவுகளிலுள்ள மக்களின் மகிழ்ச்சிக்கும், சமாதானத்திற்கும், முன்னேற்றத்திற்கும் தங்கள் ஆட்சி பயன்படுத்தப்படும் என்று பிரகடனப்படுத்தினார்கள்.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில், அக்காலத்தும், அதனை அடுத்த பல ஆண்டுகளிலும் அதிகாரத்தில் இருந்த 'ரிபப்ளிக்' (குடியரசு) கட்சி, பிலிப்பைன் மக்களின் சுகாதார வாழ்விற்கும், கல்விக்கான பணி களுக்கும் பெரிதும் வலிமை தந்தது. மேலும், அமெரிக்க ஆட்சி இருந்த காலம் முழுவதிலும் பொருளாதார வளர்ச்சியின் முன்னேற்றம் தொடர்ந்து காணப்பட்டது. முதலிரண்டு நோக்கங்களிலும் குறிப் பிடத்தக்க சிறப்பான வெற்றிகள் கிடைத்தன.

இறப்பு விகிதம் 1905-ல் 1000-க்கு 28 ஆக இருந்தது. 1939-ல் 1000-க்கு 19ஆகக் குறைந்தது. இதற்கிடையில் கல்வியறிவு

பெற்ரேரின் விகிதம் 18-லிருந்து 48% ஆக உயர்ந்தது. பொருளாதாரத் துறையில் பெற்ற வெற்றிகள் நிறைவானவையல்ல. உண்மையில் மக்கள்தொகை எண்ணிக்கை 7,635,000 (1903)-லிருந்து, 16,000,303 (1939)-க்கு வளர்ந்தது. அதே காலத்தில் விவசாய நிலங்களின் பரப்பு 6,988,200-லிருந்து 16,533,900 ஏக்கர்களுக்குப் பெருகியது. அயல் நாட்டு வாணிக மதிப்பு 1899-ல் 34 மிலியன் அமெரிக்க டாலரிலிருந்து 1941-ல் 297 மிலியனுக வியத்தகுமுறையில் உயர்ந்தது. போக்குவரத்து வசதிகளை விஸ்தரிப்பதன் மூலமும், அடிப்படைத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதின்மூலமும் பிலிப்பைனின் பொருளாதாரம் தானுகவே முன்னேறும் என்று அமெரிக்கர்கள் கருதினுர்கள். இதனுல் நிலச் சீர்திருத்தத்தைப்பற்றி அவர்கள் சிந்திக்கவில்லை. பெரும்பான்மை யான நிலங்கள் கிறித்துவ சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்களிடமும், பெரிய நிலச்சுவான்தார்களிடமுமே இருந்தன.

தோட்ட அமைப்பு ஒழுங்கு முறையில் பிலிப்பைன்ஸ் அல்லாதார் எஸ்டேட்டுகளை அமைப்பதைத் தடுப்பதற்கான எஸ்டேட் உச்சவரம்புச் சட்டம் ஏற்றப்பட்டது. துரதிர்ஷ்டவசமாக அமெரிக்கர்கள் பெருமள வில் பிலிப்பைனில் ரப்பர் தோட்டங்களை ஏற்படுத்துவதற்கான முயற்சி களை இச் சட்டம் தடுத்தது. ஆகவே, அமெரிக்கர்கள், சுமத்ரா, மலேயா ஆகிய பகுதிகளில் மிக்க கவனம் செலுத்தினர். வியாபாரத்திற்கான பொருள்களை விளைப்பதில் சுதேசிகளின் பங்கு உயர்ந்தது.

தங்குதடையற்ற வியாபாரக் கொள்கை (free trade policy) நன்மைகள் பலவற்றைத் தந்தது. இது சர்க்கரை, அபாகா, தேங்காய் எண்ணெய், கொப்பரை ஆகிய பொருள்களின் மொத்த உற்பத்தியில் பெரு உற்பத்தியை ஏற்படுத்துமாறு செய்தது. இவையனைத்தும் ஒன்றுசேர்ந்து மொத்த ஏற்றுமதியில் நான்கில் மூன்று பங்கை ஈந்தன. இவ்வுற்பத்தியில் பெரும் பங்குத் திறன் குறைந்ததாயிருந்தது. ஆயினும், இப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்காகக் கையாளப்பட்ட முறைகள் பல குறைகளைக் கொண்டிருந்தன. எனினும், அமெரிக்கா வின் தனிச் சலுகைக் கொள்கையின் காரணமாக விற்பனைக்குரிய சந்தைகள் பற்றிய பிரச்சினை எழவில்லை.

மேலும் பணம் ஈட்டித்தரும் பயிர் செய் முறையின் விஸ்தரிப்பு, ஓரளவிற்கு உணவு உற்பத்தியின் செலவில் ஏற்பட்டது. இதனுல் பிலிப்பைன்ஸ், கடல் கடந்து அந்நிய நாடுகளிலிருந்து வரும் உணவு இறக்குமதிகளின்மீது மிகுதியாகச் சார்ந்து கொள்ளவேண்டியதாயிற்று. தங்குதடையற்ற வியாபாரக் கொள்கை, பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழில் வளர்ச்சிக்குச் சிறிதே வாய்ப்பளித்தது. 80% விழுக்காடுள்ள ஏற்றுமதிகள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கென முடிவாக இருக்க,

அதே அளவுள்ள இறக்குமதிகள் அமெரிக்காவினின்றும் பிலிப்பைனுக்கு வருதல் என்பது பிலிப்பைனின் பொருளாதார வளர்ச்சி அமெரிக்காவின் கொள்கைகளையே பெரிதும் நம்பியிருக்கவேண்டிய நிலையை வெளிப்படுத்தியது.

முடிவாக, தனி மனிதனுடைய சராசரி வருவாய் அமெரிக்கர் ஆட்சியில் பெரிதும் அதிகமாக்கப்பட்டது என்றாலும், கிராமப்புறங்களிலுள்ள மக்கள்தொகையில் பெரும் பகுதியினரின் வாழ்வு வளமடைய வழி தோன்றவில்லை. ஏனென்றால், சிறுபான்மையினரான உயர்தர குடும்பங்கள், சீனர்கள், சில ஸ்பானியர்கள், அமெரிக்கர்கள் ஆகியவர்கள் மக்கள்தொகையின் சிறுபான்மையினர்—ஆதிக்கத்தில், பெரும் வருவாயை நல்கும் பொருளாதாரச் செயல்கள் இருந்தன. சீனர்களும், ஜப்பானியர்களும், மொத்தச் சில்லறை வியாபாரத்தில் 70% வாணிபத்தை நடத்தினர். ஏறக்குறைய அரிசி ஆலைகள் யாவும் சீனர்களுக்குச் சொந்தமாயிருந்தன. கடல் கடந்த அயல் நாட்டு வாணிபத்தில் பிலிப்பைன்ஸ் அல்லாதாரின் பங்கு 80% ஆக இருந்தது.

பொருளாதார அமைப்பிலுள்ள மேற்கூறிய குறைபாடுகள் அமெரிக்கர்களின் செய்கைகளின் பலனாக எழுந்தன என்று கூறுவதைக் காட்டிலும், அமெரிக்காவின் நல்லெண்ண அடிப்படைக் கொள்கைகளையும் மீறி எழுந்த குறைகளே என்று கூறுவதே பொருத்தமாகும். மொத்தமாக நோக்குங்கால், அமெரிக்க ஆட்சியில் பிலிப்பைன்ஸ் தீவுகள் விரைவான முன்னேற்றத்தைக் கண்டன என்பதில் ஐயமில்லை.

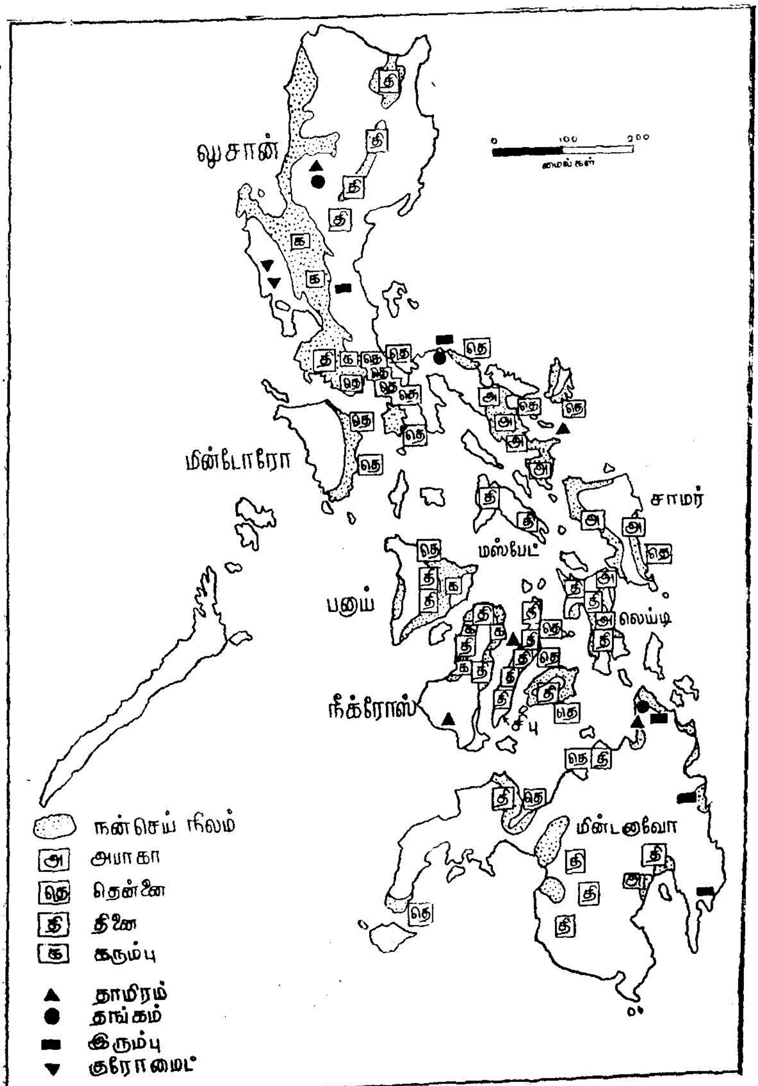
எனினும், ஸ்பானிஷ் ஆட்சி காலத்தில் எழுந்த தேசிய உணர்ச்சிகள், எவ்வளவுதான் நன்மை தரக்கூடியன என்றாலும், பிறிதொரு அன்னிய ஆட்சியை நீண்டகாலத்திற்கு ஏற்றுக்கொள்ளத் தடையாயிருந்தன. குறிப்பாக, 1907-ல் நடந்த பொதுத் தேர்தலில் 'தேசிய கட்சி' (Nationalista Party) வெற்றிபெற்ற காலந் தொட்டு, சுதந்திரம் அடையவேண்டும் என்ற கொள்கை தீவிரமாக வளர்ந்தது. பிலிப்பைன்ஸ் சுதந்திர இயக்கத்திற்கு எதிரான செயல்களை அமெரிக்கா மேற்கொள்ளவில்லை எனினும், சுதந்தரம் வழங்குவதற்கான செயல்கள் 1934ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டுதான் நடைமுறையில் கொண்டுவரப்பட்டன. 1946ஆம் ஆண்டில் பிலிப்பைன்ஸுக்குச் சுதந்திரம் வழங்கப்படும் என்றும், அதற்கு முன்பிருக்கும் 'நிலை மாறுதல் அடையும்' காலத்தில் (transitional period), பிலிப்பைன்ஸில் 'காமன்வெல்த்' அரசாங்கம் ஒன்று ஆட்சியை ஏற்று நடத்தும் என்றும் அறிவிக்கப்பட்டது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், அயல் நாட்டுக் கொள்கை, பாதுகாப்பு ஆகியவற்றையும் தன் அதிகாரத்தின்கீழ்க் கொள்ளவும், மற்றவகைகளில் பிலிப்பைன்ஸ், தன்னால் தேர்ந்

தெடுக்கப்பட்ட ஜனுதிபதியின் தடையற்ற உள்நாட்டு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்கவும் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. பிலிப்பைன் சுய ஆட்சிக்கு அமெரிக்கர்கள் இவ்வாருன நல்முறைகளை அமைகோலிய போதும், இதைத் தொடர்ந்து உருவாகிய 'காமன்வெல்த்' அரசாங்கம், லத்தீன்–அமெரிக்கா (Latin–American) நாடுகளில் உள்ள அரசியல் அமைப்புகளையே பிரதிபலிப்பதாய் இருந்தது. ஒருசில பெருநிலச் சுவாந்தார்கள், தொழில் அதிபர்கள் ஆகியோர்களின் அதிகாரம் ஓங்கி யிருந்தது; நாடு முழுவதும் இலஞ்சப் பிரச்சினை மிகுந்திருந்தது. அமெரிக்கச் சந்தையில் பிலிப்பைனின் வியாபாரப் பொருள்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள விசேட சலுகைகள் மறுக்கப்பட்டால், பிலிப் பைனின் ஏற்றுமதி வியாபாரம் பெரிதும் சீர்குலைவை அடையும் என்ற நிலையும் எழுந்தது. எனினும், பிற தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளில் காணுத முறையில் சுதேசிகளின் சுதந்திரக் கோரிக்கையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கான கொள்கைகள் பிலிப்பைனில் கடைப்பிடிக்கப்பட்டன. 1941 டிஸம்பர் 8ஆம் தேதி ஜப்பானியர்கள் தாக்க, பிலிப்பைன் இராணுவமும் அமெரிக்க ராணுவமும் நாட்டின் பாதுகாப்பிற்கான செயலில் பலமாகப் போரிட்டன. மேலும், ஜப்பானியரின் வெற்றிக்குப் பிறகும் பிலிப்பைன் மக்கள், தாங்கள் ஒரு சுதந்திர நாட்டின் மக்கள் என்றே நினைத்துக்கொண்டிருந்தனர். இதற்காகவே ஜப்பானியர் 1943-ல் பெயரளவிற்குப் பிலிப்பைன் தீவுகளை அரசாளச் சுதந்திரக் குடியரசு ஒன்றை ஏற்படுத்தினர்.

பின்பு அமெரிக்கா ஜப்பானை வெற்றி கொண்டபின், மணிலாவில் அமெரிக்கர்களால் ஆதரிக்கப்பட்ட அரசாங்கம் மீண்டும் பதவியேற்றது. பிலிப்பைன் தீவுகள் யாவற்றிலும் சொல்லமுடியாத குழப்பமும் சேத மும் இருந்தபோதிலும், அமெரிக்கா தன் உறுதிமொழியைக் காப் பாற்றிப் பிலிப்பைனுக்கு முழுச் சுதந்திர உரிமையை வழங்கியது. 1946-ல் நடந்த பொதுத் தேர்தலுக்குப் பின்னர் பிலிப்பைன்ஸ் ஒரு குடியரசாக பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

(இ) பிலிப்பைன்ஸ் குடியரசு : பொருளாதாரப் புவியியல்

பிலிப்பைன்ஸ் குடியரசு தோன்றிய காலமுதற்கொண்டே, பெரு வாரியான கடினமான பிரச்சினைகளைப்பற்றிப் போராடவேண்டிய தாயிற்று. புனரமைப்பு, அமெரிக்கா முன்னர் அளித்த வரிச் சலுகைகள் ரத்து செய்யப்பட்டதினுல் பிலிப்பைன் ஏற்றுமதி வியாபாரம் அடைந்த கீழிறக்கம் போன்ற அவசரப் பிரச்சினைகளுக்கு, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் கொடுக்கக்கூடிய உதவி, உடனடியாகக் கொடுக்கப்பட்டன. மொத்தமாக 1945–55 வரையுள்ள இடைக்காலத்தில் அமெரிக்காவிட மிருந்து பிலிப்பைன்ஸ் 2500 மிலியன் டாலர்கள் பொருளுதவியைப்



படம் 66. பிலிப்பைன் தீவுகள் பொருளாதாரம்

பெற்றது. அமெரிக்கா, பிலிப்பைன்ஸ் இரண்டிற்கும் பரஸ்பர வர்த்தகம் 1954 வரை நீடிப்பதற்கும், பின்னர் இரு நாடுகளிலுமுள்ள சுங்க வரி ஆண்டிற்கு 5% உயருவதற்கும் உடன்படிக்கைகள் ஏற்பட்டன. வரிச் சலுகைகளல்லாமல் 1947-ல் அயல் நாட்டு வாணிபம் நடைபெற வழி செய்வதென்றும் தீர்மானிக்கப்பட்டது. 1954-ல் பிலிப்பைன்ஸிற்குச் சாதகமாக இச் சட்டங்கள் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. இதன்படி அமெரிக்காவிற்குள் நுழையும் பிலிப்பைன் பொருள்களின் சுங்க வரிகள் குறைந்த வீதத்திலேயே உயர்த்தப்படவேண்டுமென்றும், பிலிப்பைன்ஸுக்குள் நுழையும் அமெரிக்கப் பொருள்கள்மீது சுங்கவரிகள் மிக விரைவாக உயர்த்தப்படவேண்டுமென்றும் செய்யப்பட்டன.

இவ்வுதவியினால், 1942–45-ல் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் வேறு எந்த நாடும் அனுபவித்திராத கடுமையான நாசத்தாலும் சேதத்தாலும் துன்புற்ற பிலிப்பைன்ஸ், 1957-ல் மற்ற அண்டை நாடுகளைக்காட்டிலும் மிக உயர்ந்த எடுப்பான பொருளாதார மீட்சியைப் பெற்றது. எனினும், ஏற்றுமதி வியாபாரம் நம்பியிருக்கும் சந்தைகளை மாற்றியமைக்கப் பாடுபட்டிருந்தால் நாட்டின் பொருளாதாரப் புனரமைப்பு, காலப் போக்கில் விரைவான வளர்ச்சிக்கான பாதையைக் காட்டியிருக்கும். தவிர, பொருளாதார, சமூக நிலைகளில் நெடுங்காலமாகவுள்ள பிரச்சினைகள் இன்னும் தீர்வுகாணப்படாமலிருக்கின்றன. இன்றைய பிலிப்பைன்ஸில் காணப்படும் இரட்டைப் பிரச்சினைகள் மக்கள்தொகை யழுத்தமும் நிலங்களின் குத்தகை முறையுமாகும். 1939 முதல் 1960 வரையுள்ள இடைக்காலத்தில் மொத்தமக்கள் தொகை 160,00,303-லிருந்து 274,55,799 ஆக உயர்ந்தது. 1958-ல் பிறப்பு வீதம் (26·94/1000), இறப்பு வீதம் (9·31/1000) ஆகியவற்றின் இடையேயுள்ள வேறுபாடு, ஆண்டிற்கு, 1000-க்கு 15·63% விழுக்காடு இயற்கைப் பெருக்கம் ஏற்படுவதைத் தெளிவாகக் காட்டியது. தற்போது ச. மைல் ஒன்றிற்கு 240 உள்ள மக்கள்தொகை நெருக்கம், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் சராசரிக்கு, உண்மையில் உயர்ந்திருக்கிறது என்றாலும், மிகுதியான ஜன நெருக்கம் என்று சொல்லமுடியாது. எவ்வாறிருப்பினும், இந்தப் 'புள்ளிவிவரமானது, பல்வகைப்பட்ட தல மக்கள் அடர்த்திகளை உள்ளடக்கிக்கொண்டிருக்கிறது–பாலவான் தீவில் சராசரி மக்கள் அடர்த்தி 36; மிண்டோரோவில் 147; சிபுவில் 800; மணிலாவைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் 800-க்கு மேற்பட்ட அடர்த்தி.

மக்கட் பரவலில் உள்ள இவ்வாறான சமமற்ற தன்மையானது, இயற்கையான விவசாய ஆற்றலிலுள்ள வேறுபாடுகளின் பிரதிபலிப்பே யாகும். ஏனென்றால், ஸ்பானிஷ் குடியேற்ற மையப் பரப்புகளில் நீடித்த, உண்மையில் கணிசமான மக்கள்தொகை வளர்ச்சியேற்பட்டிருக்க, முஸ்லீம்களும் மற்றப் புறச்சமயிகளும் வாழும் பகுதி

களிலும் இந்தப் பெருக்கம் மிகக் குறைவாக ஏற்பட்டிருந்திருக்கிறது. இப் பகுதிகள் அண்மைக்காலம் வரைக்கும், வன்மையான ஆட்சிமுறையின் பிடிப்பில் இல்லாதிருந்தன. ஸ்பானிஷ் ஆட்சியின் முடிவில், மத்திய லூஸானிலும் சிபுவிலும் மக்கள்தொகை அடர்த்தி மிக நெரிசலான தன்மையை வெளிப்படுத்தியது. உண்மையில் கிடைக்கக்கூடிய எல்லா நிலங்களிலும் உழவு மேற்கொண்டுள்ள பரப்புகளாக, வடமேற்கு லூசானிலுள்ள போஹோல் (Bohol), இலோகோஸ் (Ilocos) என்ற இரு மாகாணங்களையும் கருதவேண்டும். என்றாலும், மிக நல்ல ஆற்றல் வாய்ந்த பெரும் பரப்புகள் எங்கேனும் அபிவிருத்தி செய்யப்படாமலிருக்கின்றனவா என்றால் அவை, பிலிப்பைனின் மொத்த நிலப் பரப்பில் 32% கொண்டுள்ள மிண்டனவோ தீவில்தான் உள்ளன. ஏனென்றால், இப் பகுதி நாட்டின் மக்கள்தொகையில் 19·5% பங்கையே கொண்டிருக்கிறது.

எவ்வாறிருப்பினும், மக்கள்தொகை நெருக்கத்தில் அப்படிப்பட்ட சமநிறைவற்ற தன்மை, தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மற்றப் பகுதிகளில் இருக்க, பிலிப்பைன்ஸில் ஸ்பானிஷ் அதிகாரிகள் புகுத்திய காலனி முறையின் நேரடியான விளைவாக இருக்கும் கடுமையான நிலக் குத்தகைப் பிரச்சினை தென்கிழக்கு ஆசியாவில் வேறு எங்குமில்லாத வாறு மேலும் அதிகரித்திருக்கிறது. பொதுவாகச் சொன்னால், பண்ணைகளில் மூன்றில் ஒரு பங்கு, குத்தகைக்காரர்கள் வசமிருக்க, ஆறில் ஒரு பங்கில் ஓரளவு சொந்தமாகவும் பிறிதோரளவு வாடகைக்கு (குத்தகைக்கு) விடப்பட்டுமுள்ளன; அரைப் பங்கே நிலச் சொந்தக்காரர்களால் பயிரிடப்படுகின்றன. விளைநிலங்களின் சராசரி பரப்பு, சுமார் 10 ஏக்கர்களாக உள்ளது. ஆனால், மொத்த விளைநிலப் பரப்புகளில் அரைப் பங்கு 5 ஏக்கர்களுக்கும் குறைவாயும், எஞ்சிய மூன்றில் ஒரு பங்கு, 5-லிருந்து 12 ஏக்கர்கள்வரையும், மீதியுள்ளவை 12-லிருந்து 5000 ஏக்கர்கள்வரையும் உள்ளன. பெரிய அளவுள்ள நிலங்கள் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப்படும் நிலத்தின் மொத்தப் பரப்பில் அரைப்பங்கை அடக்கிக்கொள்கின்றன. இப் 'பெரும் பரப்புகள்' (larger holdings) பலவிதமான வியாபாரச் சங்கங்களுக்கும் மத ஸ்தாபனங்களுக்கும் சேர்ந்தவையாயுள்ளன.

மாகாணத்திற்கு மாகாணம் வேளாண்மைக்குப் பயன்படும் தனி நிலப் பரப்புகளின் சராசரி அளவும், குத்தகைக்கு விடப்பட்டுள்ள நிலங்களின் விகிதமும் வேறுபடுகின்றன. எடுத்துக்காட்டாக, மத்திய லூசானின் நான்கு மாகாணங்களில் நிலங்களின் அளவுகள் 4 அல்லது 5 ஏக்கர்களாகவும், விவசாய நிலத்தில் 60% விழுக்காடு குத்தகைக்காரர்களாலேயும் பயிரிடப்படுகிறது. தொன்றுதொட்ட முறைப்படி, பயிரில் 50% விழுக்காடு குத்தகைக்காகக் கொடுக்கப்படுகிறது. நிலச் சொந்தக்

காரர்களால் அதிகமான வட்டி விகிதத்தில் முன் பணமாகக் கொடுக்கப் பட்டிருந்ததைத் திருப்பியளிக்கவேண்டிய தேவையால் மேலும் பெரும் பகுதி மறைந்துபோகிறது. குத்தகை உழவன் தன் சொந்த உபயோகத்திற்கு 30%-க்கும் கூடுதலாகப் பெற்ருல் அதுவே அதிருஷ்டமாகும். இத்தகைய சூழ்நிலைகளில் நிலச்சுவாந்தாரர்களுக்குத் தொடர்ந்து கடன்பட்டிருக்கும் நிலைமை எல்லாக் குடியானவர்களுக்கும் ஏற்பட்டுள்ளது. இது முறையே, பொதுவாக மிகக் குறைவாகவேயுள்ள தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தரங்களுக்கும்கூடக் குறைவாயுள்ளதோடு, வேளாண்மையினுடைய தரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான, எந்த விதமான சாத்தியக் கூறுபாடுகளுக்கும் இடமளிப்பதாக இல்லை. தாழ்ந்தும், தரித்திர நிலையிலுமுள்ள உழவர்கள் இந்தத் தீர்க்கமுடியாத சூழலில் சிக்கிக்கொண்டதால், சிக்கினின்றும் விடுபடப் புரட்சியே வழியாகும் என்ற முடிவிற்கு வரலாம். மத்திய லூசானின் மக்கள் நெரிசல் உச்சமாகவுள்ள நிலங்களில் கடந்த 200 ஆண்டுகளில் நிலவுடைமைக் கிளர்ச்சிகள் பலமுறை நடந்துள்ளன.

இப் பிரச்சினையை சமாளிக்க, சாத்தியமான வழிகள் பல உண்டு. மக்கள்தொகை நெருக்கமுள்ள பகுதிகளிலிருந்து, மக்களடர்த்தியில்லாத தீவுகளுக்கு, மக்களைக் குடியேறச் செய்தல் ; முன் சொல்லப்பட்டவற்றிற்குள் குத்தகை முறைகளைச் சீர்திருத்தல் ; இவ்விரு அணுகு முறைகளும் இந் நூற்றுண்டில் பெருங் கவனத்திற்குள்ளாயிருக்கின்றன. விசாயன் பிராந்தியத்தின் பகுதிகளிலிருந்து வடக்கு மிண்டனுவோவிற்குக் குடியேற்றம் ஸ்பானிஷ் காலனி ஆதிக்க காலத்தின் பிற்பகுதியில் நடைபெற்றதென்ருலும், இராணுவ ஆட்சிமுறைக் காலத்தில் அமெரிக்கர்கள் மேற்கொண்ட சாலையமைப்புக் காலத்தில்தான் குடியேற்றத்தின் வேகம் அதிகரித்தது. லூசானிலிருந்து பிறிதோர் தீவிற்குக் குடியேற்றம் செய்வதில் மிகக் கடினமான தடையொன்றுள்ளது. அங்ஙனம் குடியேறுவதற்கு ஏற்படும் மிகுந்த செலவு ஓரளவிற்கும், பல நிலக் குத்தகைக்காரர்கள், தாங்கள் கடன்பட்டிருக்கும் பெரு நிலச்சுவாந்தார்களிடமிருந்து விடுதலைபெற்று வரமுடியாமை பிறிதோரளவிற்கும் தடையாயுள்ளன. மொழித் தடைகள், மோரோஸ் (Moros) மக்களும், மத்திய மிண்டனுவோவில் உள்ள புறச் சமயத்தார்களும், மற்றப் பிரதேசங்களிலிருந்து வந்த குடியிருப்புக்காரர்களுடன் அடிக்கடிக் கொண்ட சண்டைகள், எல்லாத் தீவுகளின் உள்ளடங்கிய மேட்டுநிலங்களிலுள்ள கடுமையான மலேரியா, தனித்துப் புதுப் பகுதிகளுக்குச் சென்று வாழ்தலுக்கு எதிரான தொன்றுதொட்ட கிராம வாழ்க்கையிலிருந்த விருப்பம் ஆகியவெல்லாம் மிகுதியான மேலும் பெருகுகின்ற குடியேற்றங்களுக்குத் தடைகளாயிருந்தன.

இத் தடைகளைச் சமாளிக்க, அரசாங்கம் புதுக் குடியேற்றத்திற்கான திட்டங்களை மேற்கொண்டது. மிண்டனுவோவில் ஏழு குடியிருப்புகளும்

1913–17-ல் போஹோல், காகயன் பள்ளத்தாக்கு (Cagayan valley) ஆகிய பகுதிகளில் மற்றக் 'காலனிகளையும்' அரசாங்கம் அமைத்தது. 1918 முதல் 1934 வரையுள்ள இடைப்பட்ட காலத்தில், 30,000 குடி யேற்றக்காரர்கள், மிண்டனுவோவிற்குச் சென்று, குடியேற இலவசப் போக்குவரத்தைப் பெற்றனர். கணிசமான அளவுள்ள பெரும்பாலோர் இவ்வுதவியில்லாமலேயே குடியேறினர். இதற்குப் பின்னர், டவாவோ விலுள்ள (Davao) ஜப்பானியக் குடியிருப்புகளின் செல்வாக்கைப்பற்றிப் பெருகிவரும் அச்சமானது மிண்டனுவோவில் குடியிருப்பைக் கொள்ளு தற்கு மேலும் ஒரு தூண்டுதல்போல் அமைந்தது. மேலும், கொரொன்டல் பள்ளத்தாக்கில் 11,000 மக்கள் 1939–41-ல் குடி புகுந்தனர்.

மேற்கூறிய செயல்களின் அளவை, சமாளிக்கவேண்டிய பிரச்சினை யின் அளவோடும், மற்ற இடங்களில் குத்தகை முறைகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான சாத்தியக் கூறுபாடுகளில் கொண்டுள்ள பெருநோக்கத் தோடும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்ததால், இச் செயல்கள் பெரு விளைவுகளைக் கொடுக்க முடியாது என்பது நன்கு விளங்கும். இந் நூற்றுண்டின் தொடக்கநிலையில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் குத்தகைக்காரர்களுக்குக் கொடுப்பதற்காகக் கிறித்துவ சங்கத்தார்க்குரிய 425,000 ஏக்கர்களை வாங் கியது என்பதைத் தவிர 1933 வரை நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் ஒன்றை வகுக்க எவ்வித முயற்சியும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. அப்போது கேவலமான மிக்க சுரண்டல்களினின்றும் குத்தகைக்காரர்களைக் காப் பாற்ற, 'அரிசிப் பங்கு குத்தகைச் சட்டம்' (Rice Share Tenancy Act) கொண்டுவரப்பட்டது. நில வாடகையாக மொத்தப் பயிரில் 50% வரை தரவேண்டுமென்பதையும், வட்டி விகிதமானது ஆண்டிற்கு 10% ஆகும் என்பதையும் இச் சட்டம் அனுமதித்திருந்தும், அரசாங்கத்தில் ஆதிக்கம் செலுத்திய பெருநிலச்சுவாந்தார்கள் நாட்டின் பல பகுதி களிலும், பெரும்பாலும் இச் சட்டம் செயலற்றுப் போகும்படி செய்வதில் வெற்றி பெற்றுர்கள். பின்னர், குத்தகைக்காரர்களுக்கு மீண்டும் விற்ப தற்காக, லூசானிலுள்ள ஒருசில பெரிய எஸ்டேட்டுகளைக் காமன்வெல்த் அரசாங்கம் விலைகொடுத்து வாங்கியது. ஆனல், இவற்றுளடங்கிய மொத்தப் பரப்போ மிகச் சிறியதே. இதே காலத்தில் தோன்றிய 'மீட்டும் குடியிருப்புச் செய்தல்' என்ற திட்டங்களைப்போல, இம் முயற்சியும் ஜப்பானியர்களின் படையெடுப்பால் திடீரென்று நின்று போயிற்று.

இந்தச் சூழ்நிலைகளில் மத்திய லூசானின் மக்கள் பலர் அரசாங்கத் தின் முயற்சிகளை அடியோடு கவிழ்க்க, போரின்கண், வாய்ப்பினை எதிர் நோக்கியிருந்தார்கள் என்பது வியப்பில்லை. இப்படிப்பட்ட நிலையில் பிறந்ததுதான் 'ஹூக்பனஹப்' அல்லது 'ஹூக்' (Hukbanahap or Huk) கொரில்லா இயக்கமாகும். இவ்வியக்கம், ஜப்பானியர்களுக்கு

எதிராகச் செய்யும் செயல்களோடமையாது, தங்கள் ஆக்கிரமிப்புக் காலத்தில் பெரும்பாலும் நிலவுடைமையாளர்களும் அவர்களை ஆதரிப் போர்களும் கொண்ட 20,000 பிலிப்பினோ மக்களைக் கொன்று குவித்தது. போர் முடிந்தபிறகு, ஏறத்தாழ 100,000 அங்கத்தினர்களைக்கொண்ட ஹூக் இயக்கம் மணிலாவைச் சுற்றியமைந்துள்ள மாகாணங்களில் தன் னுடைய கேந்திரத் தளங்களையமைத்துக்கொண்டது. இவ்வியக்கம் கம்யூனிஸ்டுகளால் தலைமைதாங்கி நடத்தப்பட்டது எனினும், இதற் கிருந்த மக்களாதரவு, நிலமில்லாதவர்க்கு இலவசமாக நிலம் வழங்கப் படும் என்ற இவ்வியக்கத்தின் வாக்குறுதியை நம்பிவந்த, தாழ்ந்த நிலை யில் ஏழ்மை மிக்க நாட்டுப்புறத்தவர்களிடமிருந்தே வந்தது. முடிவாக பயங்கரவாதிகளின் கொட்டம் 1951-ல் அடக்கப்பட்டது.. 'ஹூக்ஸ்', எந்த வாக்குறுதியைத் தந்திருந்தார்களோ அதை அரசாங்கமே அளிக்க வேண்டும் என்பது 1950-ல் பதவியேற்ற அரசாங்கத்தின் கொள்கையாக இருந்தது. இதன் முடிவாகப் 'பொருளாதார வளர்ச்சி அணி' (economic development core) ஏற்படுத்தப்பட்டது. புதிய ஹூக் மீண்டும் குடியிருப்புத் திட்டங்கள் (Huk re-settlement schemes) கைக்கொள்ளப்பட்டன. மூன்று குடியிருப்புத் திட்டங்கள் மிண்டனுவோ விலும், நான்காவது காகயன் பள்ளத்தாக்கிலும் செயற்படுத்தப்பட்டன. இதைத் தவிர, கிராமப்புற அபிவிருத்திக்கும் வளர்ச்சிக்குமான தொடர்ந்த பல திட்டங்களைப் புதிய அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. 1954 முதல் 1956 வரையுள்ள இடைக்காலத்தே லூசானைச் சேர்ந்த 7000 உழவர் குடும்பங்கள் மிண்டனுவோ, பலவான் தீவுகளில் குடியிருப்புச் செய்யப்பட்டன. ஒவ்வொரு குடும்பமும் 25 ஏக்கர்கள் நிலத்தைப் பெற்றது. அதே சமயத்தில் கிராம வங்கிகள், விவசாயத்திற்குரிய கடன் வசதிகள் ஆகியவை விரிவாக்கப்பட்டன. நாடு முழுவதிலும் உழவர் களின் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்கள் (Farmers' Co-operative Marketing Association) அமைக்கப்பட்டன. இவற்ருேடு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கென ஐந்தாண்டுத் திட்டமொன்று (1954–59) வகுக்கப்பட்டது. புது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்கீழ், (1954) பாசன முறைகளைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் நஞ்சை நிலங்களின் பரப்பை 13 இலட்சம் ஏக்கர்களிலிருந்து 17·6 இலட்சமாக உயர்த்துவது முக்கியக் குறிக்கோளாகக் கொள்ளப்பட்டது. இக் குறிக்கோள் மத்திய லூசானின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு அடிகோடிலியது. 1955-ல் வந்த நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் மிகுந்த சர்ச்சைக்குள்ளாகியது. பெரிய எஸ்டேட்டுகளின் அளவினை வரம்பிட்டு, ஒரு 'ஜனநாயக விவசாயப் பொருளாதார' முறையை (democratic agricultural economy) ஏற்படுத்துவதும், அதிகப்படியான நிலங்களை அரசாங்கம் வாங்குவ தற்கு ஏற்பாடு செய்வதும், அந்த நிலங்களைக் குத்தகைக்காரர்களுக்கு மீண்டும் விற்பதும் இந்தச் சட்டத்தின் நோக்கமாகும். ஆனால், மீண்டும் ஏற்கெனவே கூறப்பட்ட மாறுதல்கள் ஏற்படுவதற்கான

வாய்ப்பை, வழியைக் குறைப்பதில் 'காஸிகூ' அல்லது பெருநிலக் கிழார்கள் நோக்கங்கள் வெற்றி பெற்றன. ஆகவே, நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் தோல்வியே கண்டது. இச்சட்டம் கிராமப்புற வாழ்வோரின் வாழ்க்கைத்தரத்தில் ஓரளவிற்கு அபிவிருத்தி ஏற்பட்டது எனினும், 1953 முதல் நிலமற்ற பல்லாயிரம் பிலிப்பைன் மக்களுக்கு உயர்ந்த வாழ்க்கைத்தரத்தைப் பெறுவதற்கான போராட்டத்தில், அரசாங்கம் போற்றக்கூடிய அளவிற்கு வெற்றியடைந்தது என்று கூற முடியாது.

1954-ல் ஏற்பட்ட ஐந்தாண்டுத் திட்டம்கூட, பிலிப்பைன்சின் பொருளாதாரத்திலுள்ள மற்ற வலிகுன்றிய அம்சங்களைப் போக்கவும் முயற்சி செய்தது. குறிப்பாக, ஒருசில முதல்நிலைப் பொருள்களைமட்டும் உற்பத்தி செய்து ஏற்றுமதி செய்யும் நிலையைப் போக்கவும், பொதுவாகப் பின்தங்கியுள்ள தொழில் வளர்ச்சியை விஸ்தரிக்கவும் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் முயன்றது.

ஏனைய தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளைப்போன்றே பிலிப்பைன் நாடும் ஒரு விவசாய நாடாகும். மொத்த மக்கள்தொகையில் 70% பங்கு விவசாயத்தின் வாயிலாகவே ஊதியம் பெறுகின்றனர் என்பதும், நாட்டின் மொத்த தேசிய வருமானத்தில் 42% பங்கை விவசாயம் ஈட்டித் தருகிறது என்பதும் மேற்கூறிய நிலையை நன்கு விளக்கும்.

1940–60 காலத்தில் விவசாய நிலங்கள் 12,690,000-லிருந்து 18,767,000 ஏக்கர்களாக உயர்ந்தன. பின் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கை, நாட்டின் மொத்த நிலப்பரப்பில் 25% ஆகும். நெல் உற்பத்தியில் 133% பெருக்கம் ஏற்பட்டிருப்பினும், 1937-லிருந்து 1956 வரை ஏக்கர் ஒன்றின் சராசரி விளைச்சல் நிதானமாகவே உயர்ந்தது. தற்போதுள்ள சராசரி விளைச்சல் (average yield) தென்கிழக்கு ஆசியா முழுவதிலுமே மிகக் குறைவானதாகும்.

இதற்குக் காரணம், விளைச்சலில் மிகத் தாழ்ந்த, வறண்ட மேட்டு நிலங்களின் வேளாண்மை சுமாரான பலனைத் தருவதாகும். வடலூசானின் உட்பகுதியிலுள்ள சுமார் 70,000 ஏக்கர்களைத் தவிர, மற்றப் பகுதிகளில் தாழ்நில நஞ்செய் நெல் பயிரே ஆதிக்கம் செலுத்துகிறது. எருமை பூட்டிய கலப்பைகளும், நாற்றுகளைக் கைகளால் நடுதலும், தேக்கிவைக்கப்பட்ட மழைநீரை நம்பியிருத்தலும், மலேசியன் பகுதிகளிலிருக்கும் விவசாய முறைகளினின்றும் பெருமளவில் வேறுபட்டனவல்ல. ஒரு சிறிய பகுதியே–மொத்த நெல் விளையும் நிலப்பரப்பில் 30% உள்ள பரப்பு–ஸ்பானியர்கள் காலத்திலேயோ அல்லது சமீப காலத்திலேயோ ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒழுங்கான பாசனத்தைப் பெற்றுக் காணப்படுகிறது. இங்கேதான் மிகுதியான விளைச்சல் கிடைக்கின்றது. அரிசி

உபரிப் பிரதேசமாகிய மத்திய லூசான் சமநிலப் பகுதிகளில்தான் இம் மாதிரி நிலையான நீர்ப்பாசன வசதியைப் பெற்றுள்ள விலைநிலங் களுள்ளன. உபரி அரிசி, மணிலா, விசாயன் தீவுகள், டாவாவோ (Davao) ஆகிய பகுதிகளின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கிறது. இவ் விடத்தும், மற்ற இடங்களிலும் பாசனப் பரப்புகளை விஸ்தரிக்கவேண்டு மென்ற திட்டத்தின்மூலம் பிலிப்பைன்ஸ் தன்னுடைய மொத்த அரிசித் தேவையில் 1959-க்குள்ளாகவே தன்னிறைவு நிலையை எய்தமுடியும் என்று கருதப்பட்டது. தென்கிழக்கு லூசான், பானே, லெய்டி (Leyte) சாமர் தீவுகள் தென்மேற்கு மிண்டடனோ ஆகியவை, அரிசி விளையும் முக்கியமான மற்றப் பகுதிகளாகும்.

மொத்தத்தில் பிலிப்பைன்ஸில் அரிசிப் பயிரே முன்னிற்கும் பயிராக இருப்பினும், அது மொத்தப் பயிர் செய்யும் நிலங்களில் 43·5% விழுக்காட்டையே தனக்கெனக் கொண்டிருக்கின்றது. அன்றியும் இது வேறு எந்தத் தென்கிழக்கு ஆசிய நாட்டில் இருக்கும் விகிதத்தைக் காட்டிலும் குறைவான அளவாகும். இதற்கு அடிப்படையான காரணம் ஸ்பானிஷ், அமெரிக்கர் காலனி காலங்களிலும், அதற்கு முன்னிருந்த காலத்திலும் பிலிப்பைன் மக்கள் முக்கிய உணவுப் பொருளாக அரிசியைமட்டும் நம்பியிராமல், மற்ற உணவுப் பயிர்களையும் விளைப்ப திலும், அப் பயிர்களின் வாயிலாகக் கிடைத்த மற்றத் தானியங்களைப் பெருமளவில் அரிசியோடு கலந்து உண்ணும் பழக்கத்தை ஏற்படுத்திக் கொண்டதேயாகும். எங்கெல்லாம் இயற்கை நிலைகள் அரிசிப் பயிருக்கு உண்மையிலேயே சாதகமாக அமையவில்லையோ, அங்கெல்லாம் தினையே முக்கிய உணவுப் பொருளாகக்கொண்டு பயிர் செய்ததின் காரணமாக, நீர்கொண்டு விளைக்கும் அரிசி வேளாண்மையின் மட்டுப் படுத்தப்பட்ட வளர்ச்சியும் பின்பு காரணமாகியது. இந்த நிலை, முருகைச் சுண்ணும்புப் பாறைகளின்மீது நீர் கொள்ளும் மண்களுள்ள பரப்புகளைப் பெற்றுள்ள சில விசாயன் தீவுகளுக்குப் பொருந்தும். மேலும், இங்கு மழையளவு மொத்த அளவில் பொதுவாக, நடுத்தர முள்ளதாகவே இருக்கிறது. அன்றியும் லெய்டி, நீக்ரே ஆகியவற்றி லுள்ள பகுதிகளும் முக்கியமாக, தான்மட்டும் தனித்த அளவில் மொத்தத் தினை உற்பத்தியில் கால் பங்கிற்குக் காரணமாய் இருந்தும் மிண்டடனுவோவிலிருந்து பெரும்பாலும் ஆண்டிற்கு 150,000 டன்கள் தினையை இறக்குமதி செய்கின்ற சிபுத் தீவும் தினை விளையும் பிரதே சங்களுள் அடங்கும். இந்தத் தொன்றுதொட்ட தினையை முக்கிய உணவுப் பொருளாகக்கொண்ட எல்லாப் பகுதிகளும், இப்போது ஒப்பு நோக்குமளவில் மிகுதியான மக்கள்தொகையைப் பெற்றிருக்கின்றன. மேலும், இப் பகுதிகளிலிருந்து வடக்கு மிண்டடனுவோவிற்கும் மற்றப் பகுதிகளுக்கும் அண்மையில் குடியேறிய மக்கள் தொடர்ந்து தினையையே நம்பி, முக்கிய உணவுப் பொருளாக அதனையே குடிபுகுந்த

இடங்களிலும் கொண்டிருக்கின்றனர். மேலும், அண்டையிலிருக்கும் பல நாடுகளிலுள்ளதைப்போலக் காடழித்துப் பயிர் செய் முறையைக் கொள்ளும் உழவர்களால் தினையைப் பயிர் செய்தல் விரிவாகக் கொள்ளப்பட்டது.

1937 முதல் தினை உற்பத்தியின் விரிவு அல்லது விஸ்தரிப்பு, அரிசி உற்பத்தியைக்காட்டிலும் மிகுதியாக இருக்கிறது. இன்று மொத்த மக்கள்தொகையில் 25% விழுக்காட்டினருக்கு மிக முக்கிய உணவுப் பொருளாக இருக்கிறது. என்றாலும், (25% மக்கள்) இவர்கள் சமூகத்தில் தாழ்ந்த, தரித்திர நிலையிலுள்ளவர்களாவர். மேலும், தொடர்ந்து தினையைப் பயிர் செய்வதால் ஏற்கெனவே கடுமையான மண் அரிப்பை நோக்கிச் செல்லும் இப் பரப்புகளில் இவர்களுடைய நிலை, சீர்குலையக் கூடிய நிலையிலுள்ளதுபோலுள்ளது.

கிழங்குப் பயிர்வகைகளில் (root crops) மிக முக்கியமானது சர்க்கரைவள்ளிக் கிழங்காகும். தீவுக் கூட்டத்தின் வடக்குப் பாதியில் 500,000 ஏக்கர்களில் இது பயிரிடப்படுகிறது. தெற்குப் பாதியில் மனிஓக் (Maniock) என்னும் கிழங்கு பெரிதும் விரும்பப்படுகிறது. இது 'சூலு' தீவுகளில் முக்கிய உணவுப் பொருளாக இருக்கிறது. பழங்கள், கொட்டைகள் ஆகியவற்றிற்கான 846,000 ஏக்கர்களுள் அரைப் பங்கிற்கும் மேலுள்ளவற்றில் வாழைப் பழங்கள், மாம்பழங்கள், அன்னாசிப் பழங்கள், கொடி மாதுளைப் பழங்கள் ஆகியவை பயிரிடப்படுகின்றன. எஞ்சிய பகுதியில் நிலக்கடலை பெரும்பாலும் விளைவிக்கப்படுகிறது. ஒவ்வொரு பண்ணையிலும் ஜீவனத்திற்காக, காய்கறிகள் பயிரிடப்படுகின்றன. ஆனால், இவற்றின் உற்பத்தியில் வியாபாரத்திற்கு உரியது மிகச் சிறியதாகவே காணப்படுகிறது. இவை பெரிய நகரங்களுக்கு அருகிலுள்ள சீனர்களின் ஒருசில மார்க்கட் தோட்டங்களில் (market-gardens) மட்டுமே பயிரிடப்படுவதே இந் நிலைக்குக் காரணம்.

இப் பயிர்களைத்தவிர, உணவுப் பொருள்களுக்கான மூலகங்களாகக் கால்நடையும் மீனும் இருக்கின்றன. இறைச்சியும் கோழி வளர்ப்புப் பண்ணைப் பொருள்களும், பிலிப்பைன் உணவில் சிறப்பான தென் கிழக்கு ஆசியாவில் வேறெங்குமில்லாத அளவிற்கு விளங்குகின்றன. இவை மீனைக்காட்டிலும் சிறப்பில் குறைந்திருக்கிறது. ஆண்டிற்கு, ஆள் ஒருவருக்கு 50 பவுண்டுகள் மீன் உணவே உட்கொள்ளப்படுகிறது. மிகவும் தொலைவிலுள்ள, உள் அடங்கிய பகுதியிலுள்ளவர்களைத் தவிர எல்லாப் பிலிப்பைன் மக்களும் கடற்கரை மீன் பிடித்தலையோ, ஆற்று மீன் பிடித்தலையோ கொண்டுள்ளார்கள். அண்மையில் அரிசி நிலங்களிலும் குளங்களிலும் (fish-ponds) மீன்களின் உற்பத்தி, குறிப்பிடத்

தக்க பெருக்கத்தோடு காணப்படுகிறது. 'மீன் குட்டைகள்' அல்லது குளங்களின் மொத்தப் பரப்பு 250,000 ஏக்கர்களாகவும், இவற்றின் ஆண்டு உற்பத்தி 50,000 டன்களாகவுமுள்ளது. வியாபாரத்திற்காக மீன் பிடித்தல், போருக்கு முன்னிருந்த உற்பத்தியின் அளவை இன்னும் அடையவில்லை.

போர் முதற்கொண்டு மொத்த உணவு உற்பத்தியில் மிகப் பெரிய பெருக்கம் இருந்தபோதிலும், இன்று பால்பண்ணைப் பொருள்கள், தானியங்கள் ஆகியவைகளின் இறக்குமதி அத்தியாவசியமாக உள்ளது. இவ்விரு இறக்குமதிகளும் 1959-ல் மொத்த இறக்குமதிகளுள் 8·4% ஆகும். (ஆனால், 1939-ல் எல்லா உணவுப் பொருள்களின் இறக்குமதிகளும் 4·5%ஆகவே இருந்தது). உண்மையில் இது தீவுகளின் சர்க்கரை, உலர்த்தப்பட்ட தேங்காய்கள் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதிகளில் பாதி மதிப்பே ஆகும். ஆகவே, பிலிப்பைன்ஸ் உணவுப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யும் நாடாகவே கருதப்படுகிறது. ஆனால், அரசாங்கம் உணவுப் பொருள்களுக்காக அயல்நாட்டு மூலகங்களைச் சார்ந்து நிற்றலை குறைக்கத் தீர்மானித்திருப்பதால் ஏற்றுமதிப் பொருள்களை விளைக்கும் நிலங்களின் பரப்பு மேலும் குறைந்துபோகும் சூழ்நிலையே ஏற்பட்டுள்ளது. 1940 முதல் 1960 வரை உணவுப் பொருள் விளையும் நிலத்தின் பரப்பு 72% உயர, ஏற்றுமதிப் பொருள்களுக்கான பொருள்களை விளைக்கும் நிலத்தின் பரப்பு 3% தாழ்ந்தது. ஏற்றுமதிக்கும் உணவுப் பொருளுக்குமுள்ள விகிதமானது 32 : 68-லிருந்து 21 : 79 ஆகக் குறைந்தது.

உண்மையில் சர்க்கரை உற்பத்தியின் பரப்புச் சற்று உயர்ந்திருக்கிறது. இதையே தேங்காய்களைப் பொறுத்தவரையும் கூறலாம். இவ்வாண்டின் மொத்த உற்பத்தியில் திறமையான முறைகளைக் கடைப்பிடித்ததன் காரணமாகப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. நாட்டின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மொத்த மதிப்பில் தேங்காய், சர்க்கரை முறையே (1959-ல்) 21·3%, 29·4% பங்கைப் பெற்றிருந்தன. போருக்கு முன் காலத்தில் மொத்த ஏற்றுமதியில் சர்க்கரை (1939-ல்) 50% ஆதிக்கம் செலுத்தியது என்பதை கவனிக்கும்போது, சர்க்கரை ஒன்றையே முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாக நம்பியிருப்பது எவ்வளவு அபாயகரமானது என்பதை நன்குணர்ந்து, இந் நிலையை மாற்றியமைக்க—அதாவது இதர பொருள்களின் ஏற்றுமதியளவை அதிகரிக்கச் செய்வதற்கான—முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன என்பது தெளிவாகிறது. மேலும், சர்க்கரை ஒன்றுதான் கடந்த காலத்தில் அமெரிக்கச் சந்தையில் வரியில்லாது நுழையும் உரிமையைப் பெற்றிருந்தது. ஆயினும், இந்த உரிமை, காலப் போக்கில் பறிக்கப்பட்டுவிடும் என்பதும் உலக சர்க்கரைச் சந்தையில் பிலிப்பைன் ஒரு சிறிய ஏற்றுமதி நாடே என்பதும் கவனத்திற்குரியன.

'தேங்காய் உற்பத்திப் பொருள்கள்' (Coconut products), அபாகா ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில், உலகத்திலேயே மிகப் பெரிய உற்பத்தி செய்யும் நாடாகப் பிலிப்பைன்ஸ் இருக்கிறது. இவ் வகையில் செயற்கை மூலங்களின் உற்பத்தியில் பெருக்கம் ஏற்பட்டு வருவதால், நீண்ட காலத்திற்குப் போட்டியின்றிப் பிலிப்பைன்ஸின் அயல்நாட்டு வாணிபம் தொடர்ந்து நன்மையைப் பயக்குமா என்பது சந்தேகத்திற்குரியதே.

இம் மூன்று முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் எப்பகுதிகளில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன என்பதைக் கவனிப்போம். நெக்ரோ தீவின் மேற்கிலும் வடகிழக்கிலும் முக்கியமான கரும்பு விளையும் பிரதேசங்கள் இருக்கின்றன. இவை மொத்த உற்பத்தியில் 60% சர்க்கரையைத் தருகின்றன. லூசானின் மத்தியச் சமவெளியிலுள்ள கரும்பு விளையும் பெரும்பாலான நிலங்கள் கட்டுப்பாடான பாசனத்தின் கீழ் இருக்கின்றன. 200-ம் அல்லது அதற்கும் சற்று மேற்பட்ட எஸ்டேட்டுகளுள்ள இவ்விரு பிரதேசங்களிலும், இன்னும் சற்றுக் குறைந்த அளவில் சிபு தீவிலும், பனே தீவின் கிழக்குப் பகுதியிலும் பெரும்பாலான உற்பத்தி ஆலைகள் தூய்மைப்படுத்தப்பட்ட சர்க்கரை (centrifugal) உள்ளன. மிக முக்கியமான உள்நாட்டுத் தேவைக் காக, பழுப்புச் சர்க்கரை உற்பத்தியும் மிகப் பரவலாக இருக்கிறது. மொத்தமாகச் சிறு பரப்பாளர்கள் ஏற்றுமதிப் பொருள்களையும், ஜீவனத்திற்கானவற்றையும் விளைவிப்பதில் பெரும் பங்கு பெற்றிருக் கிறார்கள். தென்னை, மத்திய லூசான், வடக்கு லூசான் பகுதிகளைத் தவிர, சூறாவளியினால் ஏற்படும் ஆபத்துக் குறைந்துள்ள 15° அட்ச ரேகைக்குத் தெற்கேயுள்ள கடற்கரை ஜில்லாக்கள் முழுவதிலும் பரவலாக வளர்க்கப்படுகிறது. பெரிய எஸ்டேட்டுகளும் பல சிறு பரப்புகளையும் கொண்ட தெற்கு லூசான் ஒன்றே தென்னையைப் பெருமளவில் உற்பத்தி செய்யும் பகுதியாகும். ஆனால், விசாயன் தீவுகளின் மொத்த உற்பத்தி இதைவிட மிகுதியாகும். கொப்பரைகளைச் சேர்ப்பதிலும், ஒழுங்குபடுத்துதலிலும் உள்ள முக்கியமான கேந்திரப் பகுதியாக மணிலாவின் இடத்தை சிபு பெற்றிருக்கிறது. அபாகாவைப் பொறுத்தவரை, கடற் சூறாவளிகளால் முன்னதைப்போன்றே ஊறுபடுத்தப்படுவது ஒருபுறமிருக்க, நீண்டகால மழையின்மை யையோ அல்லது மிகுதியான நீரையோ பொறுக்க முடியாததால் அபாகா விளைத்தல் தென்கிழக்கு லூசான், தென்கிழக்கு மிண்டனாவோ, கிழக்கு விசாயன் தீவுகள் ஆகிய பகுதிகளிலேயே ஒருமுகப்படுத்தப் பட்டிருக்கிறது.

பணப் பயிர்களில் அடுத்து முக்கியமானது, சிகரெட் உற்பத்திக்குத் தேவையான புகையிலையை சாகுபடி செய்வதாகும். வட லூசானின்

காகயன் 'பள்ளத்தாக்கு, புகையிலை சாகுபடிக்கு கேந்திரப் பகுதியாக உள்ளது. கடந்த இருபது ஆண்டுகளில் மொத்தப் புகையிலை உற்பத்தியில் குறைவு ஏற்படவில்லை எனினும், புகைபிடிக்கும் பழக்கத்திலுள்ள வேறுபாடுகளால்—குறிப்பிட்ட ரகப் புகையிலையை விரும்பும் பழக்கம் மாறுபட்டு வருவதால்—பிலிப்பைன்ஸின் அயல் நாட்டிற்கான புகையிலை ஏற்றுமதி குறைந்துபோயிற்று. ஐக்கிய அமெரிக்க நாடுகளிலிருந்து கணிசமான அளவு வர்ஜீனியா புகையிலை உள்நாட்டின் தேவைக்காக இறக்குமதி செய்யப்பட்டு வருகிறது.

அன்னாசிப் பழ உற்பத்தியில் மேலும் விஸ்தரிப்புக்கான சூழ் நிலைகளுள்ளன. உள்நாட்டிலுள்ள துணித் தொழிற்சாலைக்கு, பருத்தி விளைக்கத் தற்போது முயற்சி செய்யப்பட்டு வருகிறது. நிலக் குத்தகைப் பிரச்சினை தீர்க்கப்படுமானால் நீண்டகால நோக்கில் பார்க்கும் போது, பிலிப்பைன்ஸின் விவசாயத்தின் எதிர்கால நோக்கங்கள்—முன்னேற்றங்கள், ஊக்கமளிப்பதாகவேயிருக்கின்றன. மொத்தத்தில் நாடு முழுவதிலும் உழவு செய்வதற்கான நிலப் பற்றுக்குறையில்லை. பிலிப்பைன் உழவர்கள் கடன் சுமையிலிருந்து விடுதலைபெற்று, எல்லாப் பயிர்களின் விளைச்சலைக் கணிசமான அளவிற்கு அவர்கள் அதிகரிக்கக்கூடும். ஆனால், ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பயிர்களைப் பொறுத்தவரையில் உலக ஏற்றுமதிச் சந்தையில் நிலவும் சூழ்நிலைகள் உள்நாட்டுச் சூழ்நிலைகளைவிட முக்கியமானவை. எனவே, ஏற்றுமதி வாணிபம் பலதரப்பட்ட இயல்பைக் (Diversification) கொள்வதற் கான முயற்சிகளை மேற்கொள்வது வரவேற்கத்தக்கதாகும். இதே நோக்கத்தின் அடிப்படையில்தான், மரத்தை மூலமாகக் கொண்டுள்ள பொருள்களின் உற்பத்தியைப் பெருக்கவும், தாதுப் பொருள்கள் உற்பத்தியை உயர்த்தவும் தீவிர கவனம் செலுத்தப்படுகிறது.

ஐந்தில் இருபங்கு 'வியாபாரத்திற்கான' (commercial) காடு களைக்கொண்ட பிலிப்பைன்ஸ், மிகுந்த அளவில் தரமான மரத்தைப் பெற் றிருக்கிறது. மிண்டனாவோ, நெக்ரோ, சாமர், பாலவான் மின்டோரோ ஆகியவற்றின் உள்ளடங்கிய பகுதிகளில் இம் மாதிரியான வனங்களுள் ளன. தற்போது மிண்டனாவோ, நெக்ரோ, மின்டோரா ஆகிய பகுதி களில் மட்டுமே மரம் சேகரித்தல் முக்கியமாக உள்ளது. மர வேலையில் 80,000 தொழிலாளர்களும் ஈடுபட்டுள்ள 350 மரமறுக்குஞ் சாலைகளும் உள்ளன. இந்த—மரத் தொழிலில் அமெரிக்காவின் வர்த்தக நிலை யங்கள் இன்னமும் முன்னணியிலிருந்தாலும், சீனர்களின் முதலீடு களைக்காட்டிலும், பிலிப்பைன்ஸ் மக்களின் மூலதனம் மிகுதியாக விளங்குகிறது. 1956-ல் அறுத்த மரங்களின் மொத்த அளவில் சுமார் 40% ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. 1939-ல் மொத்த ஏற்றுமதியில் 2·6% விழுக்காட்டையே ஈட்டித்தந்த மர ஏற்றுமதி வியாபாரம் 1960-ல் 18% விழுக்காட்டை எட்டிப்பிடித்தது.

தாதுப் பொருள் உற்பத்தியில் போருக்குப் பிந்திய விஸ்தரிப்பு வேலையானது இவ்வாறே வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கிறது. ஸ்பானியர்கள் வருகைக்கு முன்பு பிலிப்பினோக்களும் சீனர்களும் சிறு அளவில் தங்கத்தைச் சேகரித்து வந்தபோதிலும் தாதுப் பொருள்கள் பிலிப்பைனின் பொருளாதாரத்தில் 1933–36-க்கு முன் எவ்விதமான முக்கியப் பங்கையும் வகித்ததில்லை. 1937-ல் 900,000 அவுன்சுகள் தங்கம் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. அதற்குப் பின்னர், இன்று மொத்த உற்பத்தியில் 1937-ல் இருந்ததில் அரைப் பங்கிற்கும் குறைவாகவேயிருக்கிறது. இதற்கிடையில் தங்கத்தைக்காட்டிலும் மொத்த உற்பத்தியின் மதிப்பில் செம்பு உயர்ந்து நிற்கிறது.

தற்போதிருக்கும் தங்கச் சுரங்கங்கள் மிகுதியாகச் தங்கச் சுரங்க வேலை நடக்கும் இடங்கள் மத்திய லூசானிலுள்ள பாகியோவில் (Baguio) இருக்கின்றன. இங்குள்ள பல சுரங்கங்களிலும் தங்கத்தை வெட்டியெடுப்பதற்கு நவீன இயந்திர சாதனங்களைப் பயன்படுத்துகின்றனர். தங்கம் கிடைக்கும் இடங்கள், பரவலாக மற்ற இடங்களிலும் உள்ளன. குறிப்பாக கெமரேன்ஸ் நார்டே (தெ.கி.லூசான்) மாஸ்பேட் (Masbate), சூரிகாவோ (Surigao) (வ. கி. மிண்டனுவோ) ஆகிய பகுதிகளைக் கூறலாம். தென் கிழக்கு லூசானில் செம்பு தோண்டியெடுக்கப் படுகிறது. செம்பின் மிக முக்கியமான தடைப்பட்ட இடமாக சிபுவிலுள்ள டோலிடோ அமைந்திருக்கிறது. இதைத் தொடர்ந்து நெக்ரோவில் சிபலே (Sipalay) சுரங்கம் முக்கியமாகவுள்ளது.

பொருளாதாரச் சிறப்புடைய மற்ற உலோகங்களில் ஒன்றான குரோமைட் மாசின்லாக் (Masinloc) ஜில்லாவிலுள்ள ஜம்பாலிஸ் மலைகளில் உலகத்திலேயே மிகப் பெரிய வைப்புகளைப் பெற்றிருக்கிறது. இரும்பு, உயர்ந்த தரமான ஹாமடைட் உருவில் பலுகானிலும் கேமரேன்ஸ் நார்ட்டேயிலும் (Camarines Norte) கிடைக்கிறது. மிகத் தாழ்நிலையிலுள்ள லேடரைட் வைப்புகளாகச் சுரிகோயாவில் அமைந்திருக்கிறது. ஆண்டிற்கு 1½ மிலியன் டன்கள் இரும்பு இந்த லேடரைட் படிவுகளிலிருந்து எடுக்கப்படுகிறது.

சிபுவில் கிடைக்கும் சிறு அளவு லிக்னைட் நிலக்கரி தவிர, மற்றப்படி நிலக்கரியே இல்லாததும் எண்ணெயும் இல்லாததும் உள்நாட்டுத் தொழில் வளர்ச்சியை எதிர்நோக்கி நிற்கும் வில்லங்கங்களாக உள்ளன. பெரும்பாலான மின்விசை அனல் மின்விசை நிலையங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. என்றாலும், புனல் மின்விசையின்வாயிலாக மின்விசை உற்பத்திசெய்ய குளிர் காலத்தில் உறைந்துபோதல் என்ற தடையுமில்லாதபடியும் ஜப்பானிலுள்ளதைப்போன்ற தீவுகளின் இயற்கையமைப்பு இயல்புகளுள்ளன. இனி மேற்கொள்ளும் தொழில்

வளர்ச்சியில் பிலிப்பைன்ஸ் புனல் மின்விசை தொழில்களை இயக்கும் முக்கிய விசைமூலமாக அமைத்துக்கொள்ளும். ஏற்கெனவே அமைக் கப்பட்ட அனல் புனல் மின்விசை நிலையங்களின் உற்பத்தி சக்தி 1955-ல் 292,000 கி. வா. ஆகும். இதனோடு ஒப்புநோக்கிப் பார்க்குமளவில் இதற்கு மேலாக 3½ மிலியன் கி. வா. புனல் மின்விசை நிலையங்களை நிர்மாணிப்பதன்வாயிலாகக் கிட்டும் என்று மதிப்பிடப் பட்டுள்ளது.

ஏற்கெனவே 4 பெரிய புனல் மின்விசை நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டன. (1) வட லூசானின் அம்புக்லாவோ (Ambuklao), (2) மத்திய லூசானி லகுனுவில் கலரியா லுமோட் (Kaliraya-Lumot), (3) மிண்டனுவோ தீவிலுள்ள மரியா கிறிஸ்டீனுவின் 2 நிலயங்கள்; இவற்றைத் தவிர, மேலும் 5 நிலையங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. வட லூசானின் பிங்காவிலுள்ளதாகும் (100,000 K. W.) மணிலாவும், அதனைச் சூழ்ந்துள்ள சிறு பகுதிகளும்தான் இன்று தலைமைத் தொழில் கேந்திரமாக நிற்கிறது. புனல் மின்விசை நிலையத்தில் 92,000 கி. வா. மின் விசையும் அனல் வெப்ப மின்நிலையத்தால் 146,000 கி. வா. மின் விசையும் இப் பகுதியில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

1935-ல் 'நவீன ஆலைகள்' எனப்படும் அரிசி ஆலைகள், மர மறுக்கும் தொழிற்சாலைகள் சர்க்கரை, அபாகா, தேங்காய் எண்ணெய், உலர்த்தப்பட்ட தேங்காய்கள் போன்றவற்றிற்கான இயந்திரத் தொழிற்சாலைகள் ஆகிய தொழிலகங்களில் 120,000 தொழிலாளிகள் வேலை செய்தோர்கள் என்று மதிப்பிடப்பட்டது. காமன்வெல்த் ஆட்சி யின்கீழ், வரிசையாகப் பல உள்நாட்டிற்குத் தேவையான பொருள்களுற் பத்திக்கானவும், மற்றவற்றிற்கானவுமான இயந்திரச்சாலைகள் ஏற் படுத்தப்பட்டன. போர்க் காலத்தில் இவற்றிற்குக் கடுஞ்சேதம் ஏற்பட்டிருந்தும், சுதந்திரத்திற்குப் பிறகு, இவற்றின் எண்ணிக்கை யும் வீச்சும் (Range) மிகுதியாயின.

மணிலாவினுள்ளும் அதைச் சுற்றிலுமுள்ள தொழில் நிறுவனங் களுள், பருத்தியாலும் மற்ற வகையாலுமான துணிகள், காலணிகள், சிகரெட்டுகள், பிளைவுட் (மெல்லிய மரப் பலகை) ஆகியவற்றைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகள், உலோகங்களைக் காய்ச்சி வடிகட்டும் தொழிற்சாலைகளும் பிரம்புத் தொழிற்சாலைகளும், மற்றும் மரியாகிறிஸ்டீ யானு மின்விசை நிலையத்தின் துணைகொண்ட உரந் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலை, எஃகு ஆலைகள், சிமெண்ட் தொழிற்சாலைகள் ஆகிய வனைத்தும் அடங்கும். நிலக்கரியும் சுண்ணும்புக் கற்களும் உள் விடத்திலேயே கிடைப்பதால் சிபுவில் பெரிய சிமெண்ட் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தப்பட்டது. இவற்றோடுகூட, பொதுவாகத் தனியார் நடத்து

கின்ற சிறு ரக ஆலைகள் முக்கியமாக மணிலாவில், இன்று பல்வகைப் பட்ட நுகரும் பொருள்களையும் உணவுத் தயாரிப்புகளையும் தயாரிக்கும் வேலையிலும் பொருள்களை ஒன்றுதிரட்டும் வேலையிலும் ஈடுபட்டு வருகின்றன. மொத்தத்தில் 1945 முதல் 800 புதிய 'தொழில்கள்' அவற்றிற்குரிய தொழிலகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு வந்திருக்கின்றன. ஆனால், இவற்றுள் பலவும் (இவற்றிற்கு வேண்டிய) இயந்திரக் கருவிகளும் கச்சாப் பொருள்களும் இறக்குமதி செய்யப்படுவதையே நம்பியிருப்பதால், இவை பொருளீட்டித்தரும் மூலங்களாக இல்லை. ஆகவே, 1958 முதல் அரசாங்கம் உள்ளிடத்திலேயே கிடைக்கும் கச்சாப் பொருள்களைக்கொண்டு செய்யக்கூடிய பொருள்களைத் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்குமட்டும் தொடர்ந்து ஊக்கமளித்து வருகிறது.

புவியியல் தன்மையின் காரணமாய் பிலிப்பைன்ஸ், இந்தோனீசியாவைப்போல், எப்போதும் முக்கியமான கடல் போக்குவரத்தையே நம்பியிருக்கிறது. ரெயில்பாதைகள், நெடுஞ்சாலைகள் அமைத்தாலும் சமீபகால விமானப் போக்குவரத்துகள் இருப்பினும், தீவுக்கிடையே கொள்ளும் கப்பற் போக்குவரத்தின் அளவு தொடர்ந்து பெருகி வருகிறது.

இலோய்லோ (Iloilo) முதல் பானேயிலுள்ள காபிஸ் (Capiz) வரையுள்ள தனித்த ரெயில்பாதையைத் தவிர, ரெயில்பாதை அமைப்பு முழுவதும், மத்திய லூசான், தெற்கு லூசான் ஆகிய பகுதிகளிலேயே ஒருமித்துக் காணப்படுகிறது.

எல்லா முக்கியத் தீவுகளும் நெடுஞ் சாலை அமைப்பிற்குரிய அடிப் படைகளையேனும் கொண்டிருக்கின்றன. நகரங்களுக்குப் புறத்தே 10,238 மைல்கள் தரைச் சாலைகளுள்ளன. தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பெரும்பாலான மற்றப் பகுதிகளிருக்கும் சாலை அமைப்போடு ஒப்பிட்டால், பிலிப்பைன்ஸ் முன்னேறியிருக்கிறது என்றுதான் கூற வேண்டும். எனினும், மத்திய லூசான் மட்டுமே பாதை அமைப்பை மிக நன்றாகப் பெற்றிருக்கிறது. நாடு முழுவதிலும் அவ்விடத்து விற்பனைக் களங்களுள்ள நகரங்களுக்கு வெளிப்புறத்திலமைந்த கிராமங்களை இணைக்கும் சில பாதைகள் மிக முக்கியமானதாக தேவைப் படுகின்றன.

1945முதல் விமானப் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சி தீவுக்குள் பிரதேசத்தனிமைமையைப் போக்கப் பெரிதும் பயன்பட்டிருக்கிறது. 1956-ல் பிலிப்பைன் ஏர்வேஸ் லிமிடட் (P. A. L.) நாள்தோறும் உள் நாட்டில் 80 பயணங்களை மேற்கொண்டது. 370,000 பிரயாணிகளையும், 6816 குறுகிய டன்கள் சரக்கையும் அவ்வாண்டு விமானங்கள் ஏற்றிச் சென்றன. பிலிப்பைன் ஏர்வேஸ் லிமிடட் ஹாங்காங்குடன்

ஒழுங்கான விமானப் போக்குவரத்தைக் கொண்டது. தெற்கு ஆசிய, அமெரிக்க ஐக்கிய 'நாடுகள், ஆஸ்ட்ரேலியா, மேற்கு பசிபிக் ஆகிய நீண்டதூர விமான வழிகளுக்குக் கூடுமிடம்போல பிலிப்பைன்ஸ் இருப்பதால், மணிலாவைத் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள மூன்று முக்கிய விமான தளங்களுள் ஒன்றாக ஆக்க உதவியது.

பெரிய கப்பல்களும், 80% தீவுகளுக்கிடையே செல்லும் சிறு கப்பல் தொகுதிகளும் போர்க்காலத்தே சேதமடைந்தபோதிலும், கடற்போக்கு வரத்து இன்றும் உன்னதமான சிறப்புடனேயே விளங்குகிறது. அமெரிக்கா தொடுத்த போரில் எஞ்சிய உபரியான கப்பல்களைக் கொண்டு 125 கப்பல்களோடு கூடிய தீவுகளுக்கிடையேயுள்ள போக்குவரத்து மீண்டும் அமைக்கப்பட்டது. இது போருக்கு முன்னிருந்த பகுதியைக்காட்டிலும் குறைவானதாக இருந்தாலும், இது தீவுக் கூட்டத்தில் எல்லா முக்கியப் பகுதிகளுடன் ஒழுங்கான போக்குவரத்தைக் கொண்டிருக்கிறது.

தீவுகளுக்கிடையேயுள்ள கப்பல் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் சிபு, 'மிகப் பெரிய, தனித்த, கேந்திரமாக விளங்குகிறது. இவ்வகையில் இரண்டாவதாத இடம்பெறும் மணிலா, மிக மிக முக்கிய மான அனைத்து நாடுகளுடன் தொடர்புகொள்ளும் துறைமுகமாக இருப்பதுடன், தீவுக் கூட்டத்தின் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகத்தின் தனிப்பெருந்துறைமுகமாகவும் விளங்குகிறது. 1834-ல் மணிலா நாட்டின் ஒரே துறைமுகமாக இருந்தது. இன்று பாசிக் (Pasig) ஆற்றிற்கு வடக்கேயுள்ள மணிலா விரிகுடாவின் கரைகளையொட்டி அமைந்துள்ள இதனுடைய அனைத்துநாடுகளுடனும் தொடர்பு கொள்ளும் தனிப்பெருந்துறைமுகத்தின் வழியாக ஆண்டிற்கு 7 மிலியன் டன்கள் சரக்கைக் கையாளச் சக்தியுள்ள கப்பல் தொகுதிகள் நுழைகின்றன. தீவுகளுக்கிடையேயுள்ள பெரும்பாலான போக்கு வரத்தை மணிலா ஆற்றின் தெற்குக் கரையிலமைந்த பிறிதொரு துறை முகத்தின்வாயிலாக ஏற்று நடத்துகிறது.

பிலிப்பைனின் மொத்த இறக்குமதி வாணிபத்தில் 85–90% மணிலா வழியாகவே வருகின்றன. அன்றியும், அபாகா புகையிலை, இரும்பு ஆகியவற்றின் பெரும்பகுதி ஏற்றுமதியையும் செய்கிறது; மேலும், லூசானிலிருந்து தேங்காயெண்ணெய், கொப்பரை, சர்க்கரை ஆகிய அனைத்தையும் ஏற்றுமதி செய்கின்றது. இவ்வாறிருந்தும் மொத்த ஏற்றுமதியில் மணிலாவின் பங்கு 30% ஆகவேயுள்ளது. ஏனெனில், மேற்கூறப்பட்ட பொருள்களெல்லாம் எடை மிக்கவையாக இருப்பதால், அவை பல பிராந்தியத் துறைமுகங்களின்வழியாகவே ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. இந் நிலையில் சிபு, கொப்பரை ஏற்றுமதியில் அரைப்பங்கினை ஏற்றுமதி செய்கிறது. சர்க்கரையின் முக்கிய

ஏற்றுமதிக் கேந்திரமாக இருக்கின்ற இலாய்லோ, அண்டையிலுள்ள நெக்ரோஸ் தீவில் பயிரிடப்படும் கரும்பைப் பெரிதும் நம்பியுள்ளது. அதைவிடச் சற்றுக்குறைவான அளவில் மிண்டனுவோவின் இரண்டு சிறந்த துறைமுகங்களாகும் டாவாவோவும் ஜம்போஸ்காவும் ஏற்றுமதி செய்கின்றன.

தீவுக்கிடையேயுள்ள கப்பற்போக்குவரத்து முறையின் முதுகெலும் பெனத் திகழும் வழியாக மணிலாவையும் சிபுவையும் இணைக்கும் நீர் வழி அமைந்துள்ளது. இவ்விரண்டும் இரண்டு பெரிய முக்கியத் துறைமுகங்களாக இருப்பதோடமையாமல் பிலிப்பைன்ஸின் இரண்டு பெரிய நகரங்களாகவும் இருக்கின்றன. அன்றியும் முறையே லூசான், விசாயன் தீவுகள் என்ற இரண்டு பிரதேசங்களுக்கும் பிராந்திய மையங் களாகவும் இவை விளங்குகின்றன. ஸ்பானியர்கள் தலைநகராக அமைத்தது முதல் மணிலாவினுடைய சிறப்பு, சிபுவைக் காட்டிலும் மிக உயர்ந்தது. இதனால் லூசான், பிலிப்பைன்ஸின் வளர்ச்சியில் பெருகி வரும் ஆதிக்கத்தைப் பெற்றுள்ளது.

(ஈ) அரசியல் புவியியல்

இரண்டு சட்ட சபைகளும், ஜனாதிபதிக்குரிய விசேஷ அதிகாரங் களும் கொண்ட அமெரிக்காவிலுள்ளதைப் போன்ற குடியரசு அரசாங் கத்தைக் கொண்டிருக்கிறதென்றாலும், அதிகாரங்கள் அனைத்தையும் மையவிடத்தே ஐக்கியப்படுத்தும் தொன்மைமிகு ஸ்பானிஷ் ஆட்சி யின் இயல்பு, இன்னமும் இறவாது வாழ்ந்து வருகிறது. அன்றியும் மணிலாவிலுள்ள மத்திய அரசாங்கத்தினை 54 மாகாணங்களும் முழு வதும் சார்ந்திருக்கின்றன.

அரசியல் உரையாடல்களில் அடிபடும் கியுஜான் நகரம் (Quezon City) தற்போது தலைநகராக இருந்து வருகிறது. இது மணிலா விலிருந்து 10 மைலிலுள்ள பரவிவரும் மணிலா மாநகரத்தின் புதிதாக தோற்றுவிக்கப்பட்ட ஒரு பகுதிபோன்ற நிலையில், இரண்டு மிலியன் மக்கள்தொகையைப் பெற்றுக் காணப்படுகிறது.

தனித்த, பெரிய மேற்கத்திய பாணியைப் பிரதிபலிக்கும் நகரத்தின் ஆதிக்கத்தைப் பெற்றிருக்கும் இயல்பில், பிலிப்பைன்ஸ் மற்றப் பெரும்பாலான தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுடன் பங்கு கொள் கிறது. என்றாலும், பிலிப்பைன்ஸில் தேசியத்தன்மை மற்ற எல்லா அண்டை நாடுகளினின்றும் முக்கியமானவகைகளில் வேறுபட்டிருக் கிறது.

ஸ்பெயினிலிருந்து போந்த, மோராஸ்களைத்தவிர, தாழ்நிலங் களிலுள்ள மக்கள் அனைவராலும் தழுவப்பெற்ற பொதுவான ரோமன்

கத்தோலிக்க கலாசாரம், தேசிய ஒற்றுமைக்கு வழிகோலும் வலிமை வாய்ந்த சக்தியாக மிளிர்கிறது. ஏறக்குறைய, மொத்த மக்கள் தொகையில் 80% விழுக்காட்டினர் ரோமன் கத்தோலிக்கர்களாவர். 2% விழுக்காட்டினர் அமெரிக்காவின் பிராட்டெஸ்டென்டு சங்கத்தாரால் மத மாற்றப்பட்டவர்கள். மற்றும் 8% விழுக்காட்டினர் 1902-ல் ரோமன் கத்தோலிக்க சர்ச்சினின்றும் பிரிந்து, கோட்பாடுகளில் நவீனப் போக்குகளைக் கொண்டிருந்தாலும், அமைப்பிலும் சடங்கிலும், ரோமன் கத்தோலிக்க அமைப்பையும் சடங்குகளையும் கொண்டிருக்கும் அக்லிபாயான் (Aglipayan) அல்லது பிலிப்பைனின் சுதந்திர சர்ச்சைச் (Filipino Independent Church) சேர்ந்தவர்களாவர்.

நீண்ட காலமாக நிலைத்து வாழ்ந்துவரும் கத்தோலிக்க மக்கள் தொகையில் இன்னமும் கிறித்து சகாப்தத்திற்கு முன்னைய நம்பிக்கைகள் வேறு உருவத்தில் இருந்து வருகின்றன வென்றாலும், மதத்தில் அவர்கள், உண்மையான, நிலையான விசுவாசத்தைக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்று மத குருமார்களில் பலர் பிலிப்பைனர்களாக இருக்கிறார்கள். என்றாலும், ஸ்பானிய ஆட்சியை எதிர்த்து வளர்ந்த உணர்ச்சி, குறிப்பாக எல்லா நிலவுடைமைக்காரர்களைக்காட்டிலும், வலிமைவாய்ந்த நிலவுடைமையைப் பெற்ற சர்ச்சின் (மாதா கோயில்) நிலையை எதிர்த்ததின் விளைவாகத் தோன்றியதே. எனினும், இவ் வெறுப்புணர்ச்சியானது ஸ்பானியர் வழிவந்த ஒரு சில தனி நபர்களால் தூண்டிவிடப்பட்டதேயாகும்.

பெரும்பாலான தென்கிழக்கு ஆசியா நாடுகளிலுள்ள 'கலப்பு இனத்தவர்'களின் நிலைக்கு முற்றும் மாறுபட்ட நிலையில் பிலிப்பைனின் மெஸ்டிஸோக்கள் (Mestizo)—ஸ்பானியர்கள் செய்துகொண்ட கலப்பு மணத்தின் வழிவந்தவர்கள்—தங்களுக்கென ஒரு தனி சமூகத்தை அமைத்துக்கொள்ளவில்லை. எனினும், மக்கள்தொகையில் கணிசமான அளவு, ஸ்பானிஷ் அல்லது சீன இரத்தக் கலப்பைப் பெற்றிருக்கிறது. மெஸ்டிஸோ இனக்கூறுபாடு அனேகமாக இன்றைய செல்வர்களாக வாழும் உயர்வகுப்பினிடையேதான் மலிந்து காணப்படுகிறது. எனவே, இவர்கள் பிலிப்பைன் சமூகத்தின் நற்கல்விபெற்ற பகுதியினராகச் சிறப்புப் பெற்றுள்ளனர். இந்தோனேசியாவிலுள்ள யூரேஷியர்களைப்போலில்லாமல், மதத் தடைகள் இவர்களைப் பொதுமக்களினின்றும் பிரிக்கவில்லை. பிராட்டெஸ்டென்டு ஆதிக்கம் பெற்ற அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், பிலிப்பைனை ஆளும் அதிகாரமாக வந்த பின்னர், ரோமன் கத்தோலிக்க மதமானது, மக்களை ஒன்றுசேர்க்கும் வன்மைவாய்ந்த பிணைப்பாகச் சக்தி பெற்றது. லத்தீன் அமெரிக்காவிலுள்ள சில பகுதிகளைத் தவிர ஈடு இணையற்ற, பண்பாட்டிற் சிறந்த மெஸ்டிஸோக்களைச் சார்ந்திருக்கின்ற நிலை, பிலிப்பைனை மற்றத் தென்

கிழக்கு ஆசியாவினின்றும் பிரிப்பதற்குரிய முக்கியமான அம்சங்களுள் ஒரு சிறப்பான அம்சமாக இருக்கிறது. சுதந்திரத்தைப் பெற்ற முறையிலும் பிலிப்பைன்ஸ் இதர தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளினின்றும் வேறுபட்டு நிற்கிறது. இந்தப் பிரதேசத்திலுள்ள மற்ற இடங்களைப் போலவே, இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்திலேற்பட்ட பொதுவான கஷ்டங்கள், பிலிப்பைன்ஸிலும் தேசிய உர்ணச்சியை மிகப் பெரிய ஆற்றல் வாய்ந்ததாக ஆக்க உதவின. இவ்வுணர்ச்சியும், அமெரிக்க ஐக்கியநாடுகள் சுதந்திரத்தை வழங்க, முன்கூட்டியே ஒரு தேதியைக் குறிப்பிட்டதும், குறிப்பிட்டதை மதித்து நடந்ததும் ஆகியவற்றால் எந்தவிதமான மனக் கசப்பும் இல்லாமல் பிலிப்பைன்ஸ் அமெரிக்காவிடமிருந்து பிரிந்து, சாதகமான சூழ்நிலைகளில் சுதந்திரம்பெற முடிந்தது.

இந்தக் காரணத்தினால்தான் மீண்டும் அமெரிக்கத் தொடர்பு கொள்ளுதற்குரிய விஷயத்தில், அதனுடைய தன்மைகளை ஆராய்ந்தறியத் தன் விருப்பத்தைத் தெரிவித்து, முடிவாக பாதுகாப்பிற்கான ஏதேனும் ஓர் இணைப்பை நிலை நிறுத்திக்கொள்ள ஒப்புக்கொண்டது. இவ்வகையில் 1947-ல் அமெரிக்கர்கள் அமைத்த ராணுவ, கடல் விமானத்தளங்கள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு 99 ஆண்டுகளுக்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டன. இதற்குப் பதிலாக, பிலிப்பைன் ஆயுத இராணுவப் படையினருக்குத் தொடர்ந்து பயிற்சியளிப்பதை அமெரிக்கா மேற்கொண்டது. பின்னர், 1951-ல் ஏற்பட்ட பிலிப்பைன்ஸ் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் பரஸ்பர பாதுகாப்பு உடன்படிக்கையின் முடிவின்மீது, பிலிப்பைன்ஸ், ஜப்பானுடன் கொண்ட 'சான்பிரான்ஸிஸ்கோ சமாதான உடன்படிக்கை'க்குத் தன்னுடைய ஒப்புதலைத் தெரிவித்தது. 1954-ல் ஏற்பட்ட ஜெனிவா ஒப்பந்தத்திற்குப் பிறகு, ஆசியாவிற்கே பேராபத்தாக கம்யூனிஸ்ட் சீனு வளர்ச்சி பெற்றபொழுது, பிலிப்பைன்ஸ் சியாடோ (Seato) பாதுகாப்பு அணியில் முக்கியப் பங்கைக் கொண்டது. உண்மையில் அந்த ஆண்டு அக்டோபர் மாதத்தில் மணிலாவில்தான் அந்த அமைப்பிணைப்பற்றிய ஏற்பாடுகள் முடிவு செய்யப்பட்டன. எல்லாத் தென்கிழக்கு ஆசியா நாடுகளுக்கும், பிலிப்பைன்ஸ், மேனாட்டுடன் மிக வெளிப்படையாகச் சேர்ந்த ஒன்றாகக் காணப்படுகிறது. முன்னாள் காலனி அதிகாரியான அமெரிக்கா அவ்வப்பொழுது சிறு பூசல்கள் எழுந்தபோதிலும், பிலிப்பைன்ஸ் மேற்கு நாடுகளுடன் கொண்டிருக்கும் இராணுவ ரீதியில் அமைந்துள்ள பிணைப்பு நிலைத்து நீடிக்கக்கூடிய தன்மையை உறுதிப்படுத்துகிறது.

பிலிப்பைன்ஸ் வெளிப்புற உலகத்துடன் நடந்துகொள்ளும் நடத்தை, அதனுடைய அரசியல் முதிர்ச்சித் தன்மையைச் சுட்டுகிறதெனினும், இந்த நடத்தையைக்கொண்டு, தேச ஒற்றுமையைப்

பற்றிய உள்நாட்டுப் பிரச்சினைக்குத் தீர்வு பெற்றுவிட்டதாக ஊகித்தல் தவறாகும். உண்மையில், எத்தனையோ அம்சங்கள் எதிர்த் திசையில் திரும்பியிருக்கின்றன.

முதலில், பிலிப்பைன்ஸ், சூலுவிலும் மிண்டனூவோவிலும் 800,000 மோரோ மக்களையும் (Moros), 500,000 புறச் சமயத்தைச் சார்ந்தவர்களையும் (Pagans) கொண்டிருக்கிறது. இந்தக் கணிசமான அளவிலுள்ளதொன்று சமூகங்களின் மக்கள் பலரும், தங்கள் இனத்தலைவர்களிடத்தில் கொண்டிருக்கும் நம்பிக்கை உணர்ச்சியைத் தவிர்த்து, வேறு எந்த (or) தேசிய உணர்ச்சியையும் அறியாதவர்களாவர். இவ்விரு இனத்தாரும், பிலிப்பைன் கிறித்தவர்களால் முன்பு இழிவாக நடத்தப்பட்டதால், இன்னமும் அவ்விரு இனத்தார், பிலிப்பைன் கிறித்தவர்கள் மீது வெறுப்பும் ஐயமும் கொண்டிருக்கிறார்கள். நாட்டிலுள்ள எல்லாவற்றையும், மிக மிக விரைவாக 'பிலிப்பைன் மயமாக்க வேண்டும்' (Filipinization) என்ற போக்கு இருந்தது என்பது தெளிவாகிறது. இந்தப் போக்கு முதலில் காமன்வெல்த் ஆட்சியில் தீவிரமடைந்தது. இது மேலும் அவ்வினத்தாருடைய முற்கூறிய உணர்ச்சிகளை மிகுதிப்படுத்தியது. இந் நிலையை அடிப்படையாக வைத்து மிண்டனூவோவையும் சூலுவையும், மற்றத் தீவுக் கூட்டத்தினின்றும் பிரித்துக்கொண்டு, அவ்விரண்டைமட்டும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் ஆட்சியின்கீழ் நிலையாக வைக்கவேண்டும் என்ற கருத்தைக்கொண்ட 1926-ல் வெளியிடப்பட்ட பேகன் மசோதாவை (Bacon Bill) இன்று ஒரு சிலர் பொருத்தமானதே என்று கூற முயன்றாலும், மத்திய அரசாங்கம் தொன்றுதொட்டுவந்த சிறுபான்மையினரை ஏற்று நடத்துதலில் மிகுந்த கவனத்தைக் கொள்ளவேண்டும். குறிப்பாக, பிலிப்பைன் கிறித்தவர்கள் மேற்கொண்டிருக்கின்ற புதிய மறுகுடியிருப்புத் திட்டங்கள் (re-settlement schemes), மற்ற உருவங்களிலுள்ள பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான திட்டங்கள் ஆகியவை செயற்படுத்தப்படும் பகுதிகளில் உள்ள கிறித்தவரல்லாதாரின் உணர்ச்சிகள் மதிக்கப்படவேண்டும்.

மிண்டனூவோவையும் சூலுவையும் முஸ்லீம் தோழர்களுள்ள இந்தோனீசிய போர்னியோவின் பகுதிகளுடன் இணைக்கும் நெருங்கிய கடல் போக்குவரத்து இருக்கிறதென்றாலும், மோரோக்கள் இந்த அண்டை நாடுகளுடன் நெருங்கிய அரசியல் தொடர்புகளை வைத்துக்கொள்ள விரும்புவதற்குரிய அறிகுறி யாதுமில்லை. மேலும் அரசியல், சமதர்மமும், உணர்ச்சியை மதித்து நடக்கும் திறனும் ஒழுங்காகக் கடைப்பிடிக்கப்பட்டால், மோராக்களையும் புறச்சமயிகளையும் எஞ்சிய பிலிப்பைன் நாட்டு மக்களுடன் ஒன்றிக்கச் செய்வதற்கு ஏற்கெனவே செய்த சிறு தொடக்கங்கள் முடிவில் வெற்றியைத் தரும் என்பது நிச்சயம்.

இதேபோல, சற்றுக் குறைவாக ஒரே முக்கியமான அயல்நாட்டுச் சிறுபான்மையினர்–சீனர்கள் விஷயத்திலும் கவனம் தேவை. 1955-ல், அதிகாரிகளின் கணக்குப்படி 132,650 சீனர்களே இருந்தனர். இவ் வெண்ணிக்கை வேறு எந்தத் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் பெரிய நாட்டி லுள்ளதைக்காட்டிலும் மிகக் குறைவானதேயாகும்.

ஸ்பானியர்கள் ஆட்சியில், சீனர்களுக்கு மட்டுப்படுத்தப்பட்ட வாய்ப்புகளே இருந்தால், அவர்களின் எண்ணிக்கை ஒப்புநோக்கு மளவில் சிறியதாகவே இருக்கிறது. மேலும், தீவுகளிலுள்ள அமெரிக்க வியாபார நிறுவனங்கள் சீனர்களைத் தொழிலாளர்களாகச் சேர்த்துக் கொள்வதற்குத் தம்முடைய விருப்பத்தைத் தெரிவித்தது. இருந்த போதிலும், அமெரிக்கா குடியேற்றத்திற்குரிய சட்டங்களும், தீவுகளில் கொண்டு செலுத்துதற்குச்செய்த தீர்மானமும் சீனர்களின் எண்ணிக் கைக் குறைவிற்குக் காரணமாகும். 1940-ல் குடியேற்றத்தின் அளவு ஆண்டிற்கு 500 ஆகும் என்ற வரையறையினை ஏற்படுத்தியதற்கு முன்பும் பிறகும் பல சீனர்கள் சட்ட விரோதமாகப் பிலிப்பைன் ஸுக்குக் குடியேறினர். இதற்குப் பிறகும் அவர்களுடைய எண்ணிக்கை குறைவாகவே இருந்தது. என்றாலும், சீனர்கள் நாட்டின் சில்லறை வியாபாரத்தில் 70% தம் அதிகாரத்தில் வைத்துக்கொண்டனர். மேலும் பசிபிக் யுத்தம் தோன்றியதற்கு முன்னாலேயே நாட்டின் 2500 அரிசி ஆலைகளில் 75% விழுக்காடுள்ளவற்றைத் தமக்குரிமையாக்கிக் கொண்டனர் சீனர். அவர்களுடைய 100 மிலியன் டாலர்கள் மூலதனம், அமெரிக்க நாட்டுப் பிரஜைகளினுடையவற்றையடுத்து இரண்டாம் இடத்தைப் பெற்றது.

இரண்டு கலோனிய முறை ஆட்சிகளிலும், சீனர்கள் அயல் நாட்டினராகவே கருதப்பட்டார்கள். 1946-க்குப் பிறகு புதிய குடியரசு அரசாங்கமும், அவர்களை நாட்டோடு ஒன்றித்துக்கொள்ள ஒரு முயற்சி யும் செய்யவில்லை. ஆனால், இதற்கெல்லாம் முரணாக, சீனர்கள் வட்டிக்குப் பணங்கொடுக்கும் நிலையில் ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சிகளால் பரவ லாக ஏற்பட்ட பொறாமையும், அச்சமும், அவர்களுடைய வியாபார ஆற்றலும், ஹுக் இயக்கத்தாருக்கு சீனர்கள் சிலர் வெளிப்படையாக ஆதரவு காட்டியதும் ஆகிய அனைத்தும், அரசாங்கத்தை நாட்டில் சீனர்களுடைய அதிகாரமே இல்லாதபடி செய்வதற்குப் பல்வகைப்பட்ட வழிகளை மேற்கொள்ளத் தூண்டியது. இதன் காரணமாகத்தான் ஆண்டிற்கு அந்நிய நாட்டுக் குழுவினர் குடியேறுவதற்குரிய அளவு 500-லிருந்து 50 ஆகக் குறைக்கப்பட்டது. அன்றியும் அரசியல் அமைப்பு ஷரத்தின்படி, எந்த வியாபார அலுவலகமாயிருந்தாலும் அதனிடத்துள்ள நிலைத்திருக்கும்-வேலை செய்பவர்களுள் 60% விழுக் காட்டினர் பிலிப்பைன்களாக இருக்கவேண்டும் என்றும் செய்யப்

பட்டது. இது பொதுவாக எல்லோருக்கும் உரியதாயினும், முக்கியமாக சீனர்களுக்கு எதிராகவே செய்யப்பட்டது. மேலும், அரசாங்க அதிகாரிகள் சீனர்களின் பள்ளிக்கூடங்கள்மீது கவனத்தையும் கண்காணிப்பையும் மிகுதியாக்கிக்கொண்டார்கள். சீனர்களை, சில்லறை வியாபாரத்தினின்றும் அடியோடு விலக்கும் கருத்துடன் 1954-ல் சட்டம் இயற்றப்பட்டது.

அமெரிக்காவுடன் தகராறுகளை விலக்கும் எண்ணத்துடன், பார்மோஸாமீது அமெரிக்கா கொண்ட கொள்கையை, பிலிப்பைன்ஸ் போர் தந்திர அடிப்படைகளில் உறுதியாக ஆதரித்தது; இதன் காரணமாகச் சீனர்மீது மேலும் பல்வகைத் தடைகளைப் போட இயலாமல் போயிற்று. ஏற்கெனவே கடுமையான தடைகளில் தாக்குண்ட சீனர்கள், 1963-ல் அரிசி, தினை ஆகியவற்றிற்கான தொழில்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கொண்டுவந்த தீர்மானம் மேலும் நலிவுறச் செய்தது. சீன மத்தியதர வகுப்பினர் இல்லாமலேயே அனைத்தையும் தாமே ஏற்று நடத்தும் திறமையில் பிலிப்பைன்ஸ் மக்கள் கொண்ட நம்பிக்கை ஒருவேளை, வேறு எந்தத் தென்கிழக்கு ஆசியா அண்டை நாடுகளிலும் இல்லாத அளவிற்குத் தன்னிடத்தில், நிர்வாகத்திற்குத் தேவையான பணியாளர்களைப் பெற்றிருப்பதால் எழுந்திருக்கவேண்டும். ஆனால், இந்த வகுப்பாரிலும் உயர்ந்த அளவு சீனக்கலப்பு உண்டென்பதை மறத்தல் கூடாது. இத்தகைய கலப்பினத்தார் ஒரு மிலியன் அளவு இருக்கிறார்கள்.

சீன எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் ஜப்பானியர் எண்ணிக்கை மிகச் சிறியதே (1938-ல் 25,857). ஆயினும், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலேயே இது மிகப் பெரிய ஜப்பானியக் குடியிருப்பாக இருந்தது. இவர்களுடைய பொருளாதார நோக்கங்கள், அபாகா பயிர் செய்தல், மீன் பிடித்தல், மரசாமான்கள், சில்லறைக் கடைகள், ஆலைத் தொழிற்சாலை—ஆகியவற்றின் புள்ளிவிவரங்கள் வெளிப்படுத்துவதைக்காட்டிலும் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருந்தது. மேலும், ஜப்பானியர்கள் தம்முடைய பன்னோக்குடைய செயல்களை மேற்கொள்ள திட்டமுமிட்டனர். ஆனால் பிலிப்பைன்ஸ் சுதந்திரம் அடைந்ததும், போர் ஏற்பட்டதும், அதையடுத்து ஜப்பானியர்களைத் தாய்நாட்டிற்கு அனுப்பியதும் ஆகிய எல்லாம் அவர்களுடைய நம்பிக்கைக்கு முற்றுப்புள்ளியிட்டன.

எஞ்சியவர்களுள் எண்ணற்ற அந்நியர்கள் 5,195 அமெரிக்கர்களும், 1,512 ஸ்பானியர்களுமேயாவர். பூர்வீகர், அந்நியர் என்ற இருதிறத்துச் சிறுபான்மையரைப்பற்றியெழுந்த பிரச்சினைகள் தவிர, பிலிப்பைன் மக்களின் ஒற்றுமையை இன்னமும் குலைத்துவரும்

மொழிப் பிரச்சினை, சமூகப் பொருளாதாரப் பிரிவுகள் ஆகியவையும் கவனிக்கப்படவேண்டியிருக்கின்றன. பிலிப்பைன்ஸ் 87 அங்கீகரிக்கப் பட்ட மொழிகளையும், வட்டாரப் பேச்சு நிலைமொழிகளையும் கொண்டு, மேலும், பகுதிக்குப் பகுதி மிகப்பெரு அம்சங்களில் மொழிச் சிக்கலைப் பெற்றிருக்கிறது. மேலும், ஸ்பானிஷ் ஆட்சியில் தொடக்க நிலைக் கல்வியும், மதச் சங்கங்களின் செயல்களும் தல மொழிகளின்மூலமே நடைபெற்றன. இன்று 2% குறைந்தவர்கள்தாம் ஸ்பானிஷ் மொழியைப் பேசுகின்றனர்.

அமெரிக்கர்கள், ஆங்கிலத்தைப் பொதுமொழியாகக் கொணர முயன்றனர். 1948-ல் மக்கள்தொகையில் 37·2% ஆங்கிலம் பேசும் மக்களாகக் கணக்கிடப்பட்டது. அரசாங்கம், கல்வி, வியாபாரம் ஆகிய துறைகளில் ஆங்கிலம் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. பெரும்பாலும் செய்தித் துறையிலும் ரேடியோக்களிலும் மிகுதியாக ஆங்கிலம் பயன் படுத்தப்படுகிறது.

இந்தக் காரணத்திற்காகத்தான், சுதந்திர அரசாங்கமும் முதலில் ஆங்கிலத்தை ஆதரித்திருப்பினும், பின்னர், தேசிய மொழியாகத் தொன்றுதொட்ட மொழிகளில் ஏதேனும் ஒன்று இருக்கவேண்டு மென்று தீர்மானஞ் செய்தது. இத்தகைய முயற்சி, நாட்டின் பல பகுதிகளுக்குமிடையே குறுகியகால சச்சரவுகளைத் தூண்டிவிடும். மேலும், வாழ்ந்துவரும் பிரதேச மொழிகள் தத்தம் சிறப்புகளுடன் பிராந்திய குறுகிய நேசத்தை வளர்ப்பதில் வெற்றிகொள்வது நாட்டின் ஒற்றுமைக்கு மிகப்பெருந் தடையாகும். பலரும் அம் மொழிகளைப் பேசுவதால் வடமேற்கு லூசானிலுள்ள (Luzon) இலோகனோ (Ilocano) மொழி (பண்படுத்தப்பட்ட லூசாயன் மொழி), டாகலாக் (Tagalog), மொழி ஆகிய இரண்டில் ஒன்றைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டியதாயிற்று. டாகலாக், நாட்டில் தொன்றுதொட்ட மொழியாக இருந்ததுடன், மணிலாவைச் சுற்றிலும், வியாபாரிகள் அம் மொழியைப் பேசியதால் எல்லோராலும் பேசப்பட்ட மொழியாகவும் இருந்தது. இந்த நிலையில் 1937-ல் டாகலாக் மொழி திருத்தியமைக்கப்பட்ட உருவத்துடன் நாட்டின் தேசிய மொழியாகக் கொள்ளப்பட்டது. அது முதல் இம் மொழி ஆங்கிலத்தோடும் ஸ்பானிஷோடும் ஒருங்குவைத்து எண்ணப்பட்டு, மூன்று அரசாங்க அலுவல் மொழிகளில் ஒன்றாக விளங்கிற்று. தற்காலத்தே இம் மொழி எல்லாப் பள்ளிக்கூடங்களிலும் கற்பிக்கப்படுகிறது. இதன் விளைவாக, இம்மொழியின் உபயோகம் விரைவாகப் பரவியது. என்றாலும், இது மொத்தத்தில் விசாயன் மொழி களைக் காட்டிலும் குறைந்த மக்களாலேயே பேசப்படுகிறது.

இதற்கிடையில் அமெரிக்காவினின்றும் பிலிப்பைன்ஸ் பிரிந்ததை— அப் பிரிவை அழுத்தமாகக் காட்டுதற்குரிய வழியாகவும், லத்தீன்

அமெரிக்கத் தொகுதியோடு அரசியல் தொடர்புகளை மேலும் வலிமை யுறச் செய்வதற்காகவும், ஸ்பானிஷ் மொழியை மீட்டும் கொண்டுவர, 1945-ல், மேல்வகுப்பாரிடையே ஒரு சிறிய, ஆனால் ஆற்றல் வாய்ந்த 'ஹிஸ்பானிஸ்டா' (Hispanista) இயங்கத் தொடங்கியது. 1957-ல் எல்லா ஆரம்பநிலைப் பள்ளிக்கூடங்களிலும் ஸ்பானிஷ் மொழி, இன்றியமையாது கற்கவேண்டிய மொழியாக ஆக்கப்பட்டது. ஸ்பானிஷ் மொழி, சிறுபான்மையினரைத் தவிர, மற்ற அனைவருக்கும் முதன் மொழியாக ஆகும் என்பதற்குச் சாத்தியக் கூறுபாடில்லை எனினும், ஸ்பானிஷ் மொழியையும், டாகலாக் மொழியோடு அரசாங்க மொழியாக ஆக்கினால், முடிவாக அது ஆங்கிலத்தை உபயோகிப்பதில் குறைவினை ஏற்படுத்துமோ என்ற நிலையில்லாத நிலையும் இருக்கிறது. முதலாக, மொழி அரசியல்களுக்கிடையே (linguistic politics) யுள்ள பகைமைப் போட்டிகள் தேசிய ஒற்றுமைக்குரிய காரணத்தைத் தடைப் படுத்தவோ அல்லது நாடு தன் ஆதிக்கத்தில் பெற்றிருக்கும் மிகப் பெரிய, பெறுதற்கரிய செல்வத்தை, சர்வதேச மொழிகளில் ஒன்றான ஆங்கிலத்தை, வேரறுக்கவோ செய்யாது என்று நம்புவோமாக.

தென்கிழக்கு ஆசியாவின் முன்னைய காலனி நாடுகளுள் ஒன்றான பிலிப்பைன்ஸ், தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுக்குப் புதியதான பழக்கத்தை, சமீப நூற்றாண்டுகளில் ஐரோப்பாவைக்காட்டிலும் அமெரிக்காவுடன் தொடர்பு கொள்வதை ஆதரித்து நிற்கிறது. எனினும், காலப்போக்கில் அமெரிக்காவுடன் கொண்டுள்ள ஒருதலைப் பட்சமான வாணிப உறவு தொடர்ந்து பலவீனப்பட ஆரம்பிக்கும் போதும், உள்நாட்டுப்' பொருளாதாரப் 'பிரச்சினைகளை, தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகள் யாவற்றிலும் காணப்படும் பிரச்சினைகளை பிலிப்பைன்ஸ் தன் சக்திகொண்டே சமாளிக்கத் தொடங்கும்போதும், பிலிப்பைன்ஸ் தென்கிழக்கு ஆசிய மண்டலத்தின் ஒரு பகுதியே என்பதை பிலிப்பைன் மக்கள் உணரத் தலைப்படுவார்கள். பிலிப்பைன்ஸில் நல்வாழ்வு, தென்கிழக்கு ஆசியாவின் நல்வாழ்வோடு பிணைக்கப்பட் டிருக்கிறது என்பது புவியியல் பறைசாற்றும் படிப்பினையாகும்.

கலைச்சொற்கள்

(ஆங்கிலம்—தமிழ்)

A

Aborigine — ஆதிவாசி
Acid lava — அமில லாவா
Afforestation — காடாக்கல்
Aggradation — வண்டல் படிந்து நிலம் உயர்தல்
Agriculture — விவசாயம், வேளாண்மை
Alkali — ஆல்கலி, காரம்
Alluvial fan — வண்டல் விசிறி
Alluvial plain — வண்டல் சமவெளி
Alluvial soil — வண்டல் மண்
Alpine vegetation — ஆல்பைன் தாவரவகை
Anchor — நங்கூரம்
Anthracite — அனல்மலி நிலக்கரி, ஆந்த்ரஸைட்டு
Antimony — ஆன்டிமனி உலோகம்
Arable land — வேளாண்மைக்குகந்த நிலம்
Arch — வளைவு
Archean — ஆர்க்கேயன் கால
Archeology — தொல் பொருளியல்
Archipelago — தீவு வரிசை, தீவுக் கூட்டம்
Aridity — வறட்சி
Arm of the sea — நீள்குடா
Atmosphere — வளி மண்டலம்

B

Basalt — பஸால்டு, பசால்ட் பாறை
Basic lava — கார லாவா
Basin — வடிநிலம், படுகை, கொப்புரைப் பள்ளம்
Bauxite — பாக்ஸைட்டு
Bay — விரிகுடா
Birth rate — பிறப்பு வீதம்
Bituminous — பிடுமினஸ் நிலக்கரி, புகை மலி நிலக்கரி
Border Rangen — எல்லையோர மலைத்தொடர்கள்
Buddhism — பௌத்தம்

C

Cambrian	—	கேம்பிரியன் கால
Canyon	—	பாதாளக் குடைவு
Capacity	—	கொள்ளளவு
Cargo	—	பொருட்சுமை, சரக்கு
Catchment area	—	நீர்தரும் பரப்பு, நீரேடு பிராந்தியம்
Cash crop	—	பணப் பயிர்
Cattle	—	கால்நடை
Caste	—	கிளை இனம்
Census	—	மக்கள் தொகைக் கணிப்பு
Cereals	—	உணவுத் தானியங்கள்
Characteristics	—	இயல்புகள், அம்சங்கள்
Christianity	—	கிறித்துவம்
Civilization	—	நாகரிகம்
Climate	—	காலநிலை
Coastal plain	—	கடற்கரைச் சமவெளி
Coastline	—	கடற்கரை
Commerce	—	வாணிபம்
Communal	—	இன சம்பந்தமான
Communication	—	போக்கு வரத்து
Concentration	—	ஒருமுகப்படுத்தல்
Connurbation	—	நகரக்கூட்டம்
Consumers	—	நுகர்வோர்
Consumer goods	—	நுகர்வோர் பொருள்கள்
Continental	—	உள்நாட்டு, கண்டத்தன்மையுடைய
Continentality	—	உள்நாட்டில் அமைந்துள்ளதால் ஏற்பட்டிருக்கும் இயல்பு, கண்டத் தன்மை
Continental shelf	—	கண்டத்திட்டு
Copper	—	செம்பு
Coral reef	—	முருகைப் பார்
Cretaceous	—	கிரிடேஷியஸ் கால
Criterion	—	நியதி, அடிப்படை
Crescent	—	பிறைவடிவமான
Crude oil	—	வடிகட்டாத எண்ணெய்
Crust	—	புவி ஓடு
Crustal movement	—	புவி ஓட்டுப் பெயர்ச்சி
Crystalline rock	—	படிகப் பாறை
Cultivation	—	சாகுபடி, பயிரிடல்
Cyclone	—	புயல்

D

Death rate	—	இறப்பு வீதம்
Debris	—	துகள்
Deciduous	—	இலை உதிர்க்கும்
Delta	—	டெல்டா, கழிமுகம்
Density of population	—	மக்கள் அடர்த்தி [நெருக்கம்]
Deposit	—	படிவு, வைப்பு
Depression	—	பள்ளம்
Dissected	—	வெட்டப்பட்ட
Divide	—	நீர் பிரி மேடு
Doldrum	—	பூமத்திய அமைதி மண்டலம்
Downthrow	—	தாழ்வீச்சு
Drainage	—	வடிகால்
Drought	—	மழையின்மை
Dry farming	—	மான வாரிப் பயிர்செய்தல்

E

Earth movement	—	நில அசைவு
Earth's crust	—	புவி ஓடு
Economic activity	—	பொருளாதாரச் செயல்
Economic geography	—	பொருளாதாரப் புவியியல்
Economy	—	பொருளாதார அமைப்பு
Enclosed basin	—	மலை சூழ்ந்த படுகை
Entrepot	—	வியாபாரத் துணிவுள்ள இடம்
Environment	—	சூழ்நிலை
Equatorial climate	—	பூமத்தியரேகை மண்டலத்திற்குரிய காலநிலை
Equatorial region	—	பூமத்தியரேகைப் பிரதேசம்
Erosion	—	அரிப்பு
Escarpment	—	செங்குத்துச்சரிவு
Estimate	—	மதிப்பீடு
Estuary	—	ஓதம் பொங்கு முகம்
Evergreen forest	—	பசுமையிலைக் காடுகள்
Exploitation (of resources)	—	வளங்களைப் பயன்படுத்தல்
Extensive cultivation	—	பரந்த வேளாண்மை

F

Factory	—	தொழிற்சாலை, ஆலை
Fallow land	—	தரிசு நிலம்
Far east (countries)	—	தூரக் கிழக்கு [நாடுகள்]

Fault — பிளவு
Fertility — வளம்
Fisheries — மீன்வகைத் தொழில்கள்
Fissure — வெடிப்பு
Flood irrigation — வெள்ள நீர்ப்பாசனம்
Flood plain — வெள்ளச் சமநிலம், வெள்ளத்தில் மூழ்கும் சமவெளிகள்
Fold — மடிப்பு
Food grains — உணவுப் பொருள்கள், உணவுப் பயிர்கள்
Food processing — உணவுப் பொருள்களைப் பதப் படுத்துதல்
Fuel — எரிபொருள்

G

Geosyncline — ஜியோஸிங்ளைன், நிலம் மடிந்த பள்ளம்
Geomorphology — புவிப் புற இயல்
Gorge — குடைவு, இடுக்கு
Granite — கருங்கல், கிரெனைட்டு
Grass land — புல்வெளி
Gulf — வளைகுடா

H

Handicrafts — கைத்தொழில்கள்
Head stream — தலை ஆறு
Headwater — தலைத்தண்ணீர்
Heavy Industry — கனரகத் தொழில்
Hematite — ஹெமடைட்டு
Highland — உயர்நிலம்
Highways — நெடுஞ்சாலைகள்
Hinterland — பின்னிலம்
Historical Geography — வரலாற்றுக்காலப் புவியியல்
Human Geography — மக்கள் பரப்பியல்
Hydro-electric power — புனல் மின்விசை

I

Igneous rock — அக்கினிப் பாறை
Industrial Centres — தொழிற்புலங்கள்
Industrialization — தொழில் மயமாக்கள்

Industry — தொழில்
Insular — தீவுக்குரிய
Intensive cultivation — தீவிர வேளாண்மை
Interfluves — நீர் பிரிமேடு
Iron — இரும்பு
Isthmus — பூசந்தி

L

Lagoon — உப்பங்கழிகள், காயல்
Land form — நிலத்தோற்றம்
Landscape — புறநிலத் தோற்றம்
Land use — நிலப் பயன்பாடு
Laterite — லேட்டரைட்டு, துருக்கல்
Lava — லாவா, எரிமலைக் குழம்பு
Latitude — அட்சரேகை
Leaching — சுவறுதல்
Lignite — லிக்னைட்டு, பழுப்பு நிலக்கரி
Lime stone — சுண்ணும்புக் கற்பாறை
Livestock — கால்நடை
Location — இருப்பிடம்
Longitudinal — நீளவாட்ட
Longitude — தீர்க்கரேகை

M

Machinery — இயந்திரங்கள்
Mainland (region) — தலைநில [மண்டலம்]
Mangrove — மாங்கரொவ் காடு
Manufactured goods — செய்தொழிற் பொருள்கள்
Manufacturing Industry — பொறிவழித் தொழில்கள்
Marine — கடற்படை
Marsh — சதுப்பு நிலம்
Maritime outlet — கடல் போக்குவாய்
Maximum — உச்சம்
Mechanization (of farming) — இயந்திரமயமாக்கள்
Mineral — கனி, தாதுப்பொருள்கள்
Minimum — நீச்சம்
Mode of Life — வாழ்க்கை முறை
Monopoly — ஏகாதிபத்தியம்
Monsoon — மான்சூன், பருவக்காற்று

Monsoonal (tendencies) — மான்சூன் இயல்பு
Mortality (rate) — இறப்பு [வீதம்]
Morpholoy — உருவவியல்
Mountain building — மலையமைதல்
Multipurpose projects — பல்நோக்கு அணைத்திட்டங்கள்

N

Nationalisation — தேசியமயமாக்கள்
Natives — சுதேசி மக்கள்
National income — தேசிய வருமானம்
Natural drainage — இயற்கை வடிகால்
Natural vegetation — இயற்கைத் தாவரம்
Negroid — நீக்ரோ இனம்
Net reproduction rate — நிகர உற்பத்தி வீதம்
Nomadic culture — நாடோடிக் கலாசாரம்
Nomadic people — நாடோடி மக்கள்

O

Occident — மேற்குலகு
Ocean — பெருங்கடல், மாகடல்
Oil field — எண்ணெய் வயல்
Oil seed — எண்ணெய் வித்து
Ore — கனிமம், தாது
Orient — கிழக்குலகு, கீழ்திசை நாடுகள்
Orogenesic belt — மலை மண்டலம்
Orogenesis — நில அசைவினால் மலையமைதல்
Orography — இயற்கையமைப்பு
Outcrop — வெளித் தோன்றும் பாறை
Output — உற்பத்தி

P

Paleozoic — பேலியோஸோயிக் கால
Pattern — அமை முறை
Pastoralism — மேய்ச்சல் தொழில்
Peneplain — மேடு தேய்ந்த சமவெளி, அரிப்பாலான சமநிலம்
Peninsula — தீபகற்பம்
Per capita income — தலைக்கு உள்ள வருவாய்
Percolation — சுவறல்

Perennial irrigation — வற்றாத நீர்ப்பாசனம்
Peripheral — கரையொட்டிய, விளிம்புப் பகுதியிலுள்ள
Plateau — பீடபூமி
Petroleum — பெட்ரோலியம், மண் எண்ணெய்
Physical features — இயற்கையமைப்பின் உறுப்புகள்
Physical geography — இயற்கை அமைப்புப் புவியியல்
Physiography — நில உருவம்
Piedmont — மலையடி
Pig iron — தேனிரும்பு
Pioneer settlements — முன்னோடிகளின் குடியிருப்புகள், புது முயற்சியாளர் குடியேற்றம்
Plant — தொழிற்சாலை; உருக்கு தொழிற்சாலை; [மின்விசை] நிலயம்; தாவரம்
Platform — மேடை
Pliocene — பிளையோஸீன் கால
Political divisions — அரசியல் பிரிவுகள்
Political geography — அரசியல் புவியியல், அரசாங்கப் புவியியல்
Population problem — மக்கட் தொகை பற்றிப் பிரச்சினை
Porous — புரையுள்ள
Port of call — கூப்பிடு துறைமுகம்
Pre-war — போர்காலத்திற்கு முன்பு
Post-war — போர்காலத்திற்குப் பின்னர்
Precipitation — மழைவீழ்ச்சி
Pre-cambrian — கேம்பிரியன் காலத்திற்கு முன்பு
Primary (products) — முதல்நிலை [பண்டங்கள்]; முதன்மையான
Prevailing winds — வீசு காற்றுகள்
Pressure of population — மக்கள் தொகை நெருக்கடி
Private enterprise — தனியார் தொழில் துணிவு
Processing — பதப்படுத்தல்
Product — விளைபொருள், உற்பத்திப்பொருள்; ஆலையில் [தொழிற்கூடங்களில்] முடிவடைந்த பொருள்
Purchasing power — வாங்கும் திறன்

Q

Quarternary — குவார்ட்டர்னரி

R

Race — இனம்
Racial geography — இனப் பரப்பியல்
Railway — இருப்புப்பாதை
Rain-forest — மழைக்காடுகள், ஈரக்காடுகள்
Rainshadow (region) — மழை மறைவுப் பிரதேசம்
Range — வீச்சு ; வியாப்தி
Range of temperature — உஷ்ண வியாப்தி
Raw material — மூலப்பொருள் ; கச்சாப்பொருள்
Region — பிராந்தியம், பிரதேசம்
Refinery — சுத்திகரிப்பு ஆலை ; வடிகட்டும் ஆலை
Relief — இயற்கைத் தோற்றம்
Religion — மதம், சமயம்
Reserves — இருப்புகள்
Resource — வளம், மூலம்
Ridge — தொடர் குன்று
Rift valley — பிளவுப் பள்ளத்தாக்கு
River capture — ஆறு பிடித்தல்
Rolling plain — உருண்ட சமவெளி
Rotational cropping — மாற்றுப் பயிரிடல் முறை
Rural (population) — கிராமியப்புற, நாட்டுப்புற [மக்கள் தொகை]

S

Sand bar — மணல் தடை, மணல் குறுக்கீடு
Sand dunes — மணற் குன்றுகள்
Savanna — சவான்ன [வெப்ப மண்டல] புல் வெளி
Scorched earth policy — பொட்டல் கொள்கை
Season — பருவகாலம், பருவம்
Secondary (products) — இரண்டாவது நிலை [பண்டங்கள்]
Self sufficiency — தன்னிறைவு
Semi aridity — மித வறட்சி
Semibituminous (coal) — அனல் மிகு [நிலக்கரி], குறை பிடுமினல் நிலக்கரி
Settlement — குடியிருப்பு
Shifting cultivation — இடம் பெயர்ந்து [காடழித்து] புரியும் விவசாயம், இடப் பெயர்ச்சி வேளாண்மை

Snow-line — பனிக்கரை, உறைபனியின் கீழ் எல்லை
Social geography — சமூகப் புவியியல்
Source region — மூலப் பகுதி
Spurs — கிளைக்குன்றுகள்
Stable block — உறுதியான நிலம்
Steel — எஃகு
Steep slope — வன் சரிவு
Strategic — இராணுவ முக்கியத்துவம் கொண்ட
Strait — ஜலசந்தி, நீர்க்கூடல்
Structure — நிலவமைப்பு
Submarine — கடலடி
Subsistence farming — தன்பயன் பொருட்டுப் பயிராக்கல், ஜீவனத்திற்கு வேளாண்மை
Sub-tropical — துணை அயன மண்டல, வெப்பந் தாழ்ந்த மண்டல, உப அயன மண்டல
Swamp — சதுப்பு நிலம்

T

Tariff — பாதுகாப்பு வரி
Teak — தேக்கு
Temperate — மிதமண்டல
Temperature — வெப்பநிலை
Tenant — குத்தகைக் குடிகள் ; பண்ணையாள்
Transitional — நிலை மாறுபடுகின்ற
Terrace — திடல்
Terrace cultivation — திடல் பயிர்செய்யும் முறை, சரிவு களைச் சமன்செய்து பயிரிடல்
Terrain — நிலவகை
Tertiary — டெர்ஷியரி கால (மூன்றும் நிலயுகம்)
Thermal power — அனல் மின்விசை
Thorns — முட்புதர்
Tidal scour — அலைகுடைவு
Tide — ஓதம்
Tin — வெள்ளீயம்
Trade — வியாபாரம்
Trade winds — வியாபாரக் காற்றுகள்
Transit — நடுவழி
Transport — போக்குவரத்து

Tribe — பூர்விக
Tropical cyclones — அயன மண்டலப் புயல்கள், சூறு வளிகள்
Trough — நீண்ட பள்ளம்
Typhoon — பெருஞ்சூறுவளி

U

Underthrust — கீழ் உதைப்பு
Upland — மேட்டுநிலம்
Uplift — மேலெழுச்சி
Urban centre — நகர்ப்புறம்
Urbanisation — நகர மயமாதல்

V

Vegetation — தாவரம்
Vernal — வசந்தகால
Volcanic cone — எரிமலைக் கூம்பு
Volcanic flow — எரிமலை வழிதல்
Volcanic Rock Basalt — எரிமலைக் குழம்புப் பாறை

W

Warm temperate climate — வெப்பம் மிகு மிதமண்டலக் கால நிலை
Water parting — நீர் பிரிமேடு
Watershed — நீர் பிரிநிலம், நீரத்திடல்
Waterway — நீர்வழி
Weathering — வானிலையால் சிதைவு
Wood pulp — மரக்கூழ்

Z

Zinc — துத்தநாகம்
Zone — மண்டலம்

பொருட் குறிப்பு அகராதி

பிழை திருத்தம்

பக்கம்	வரி	பிழை	திருத்தம்
3	13–14	க்வார்ட்டர்னரி (Quarter-nary)	குவாட்டர்னரி (Quater-nary)
7	8	டோன்சினிக்குமிடையே	டோன்கினுக்குமிடையே
11	6	(Phamo)	(Bhamo)
12	14	(Crestal movement)	(Crustal Movement)
22	20	ஷாண்கோராட் பீடபூமியின்	ஷான், கோராட் பீடபூமிகளின்
33	14	அரசி	நெல்
35	4	ப...	பன்
38	24	நிலங்களில்	நிலயங்களில்
41	34	மௌல்னின்	மௌல்மீனின்
42	9	பாவுட்வின்	பௌட்வின்
53	30	ஸிலோன்	இலங்கை (சிலோன்)
55	20	(Scorched earth)	(Scorched-earth Policy)
56	15	தாம்	தரம்
64	13	உள்ளமையால்	இல்லாமையால்
65	31	தெருஸரீம்	தெருசரீம்
71	31	வாஸ் (Was)கள்	வா மக்கள் (Was)
76	5	என்ற	—
88	9	கேலாங்பின்	கேலன்டன்
		திரெங்கானு	டிரெங்கானு
94	4	செய்நாட்டுக்கு	சாய்நாட்டுக்கு
	39	ராங்கிட்	ரங்சிட்
95	37	தகரம்	வெள்ளீயம்
99	36	தகரம்	வெள்ளீயம்
107	38	செய்நாடு	சாய்நாடு
185	39	கடல்களின்	கூடல்களின்
200	2	(Hinder lands)	(hinterlands)
250	6	மலாய் மக்கள்	மலாய் மக்கள் பெரும்பான்மையினர்
383	1	தேயிலேயே	புகையிலேயே
	13	டெல்லி	டெலி
391	25	பிரிவு	விரிவு
	29	ஸெரிபீஸ்	செலிபீஸ்
410	37	அடைநில	இடைநில

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்,

சென்னை-9

1965 வரை வெளியிட்டுள்ள நூல்கள்

பொருளாதாரம்

				ரூ.	பை.
*1.	பொருளாதாரம்-II	— சி. வேலாயுதம்	...	9	00
2.	புதுமைப் பொருளாதாரக் கூறுகள்	— திருமதி ஆர். தாமரஜாட்சி	...	12	00
3.	பொருளாதாரம் ஓர் அறிமுகம்-I	— தி. சி. மோகன்	...	12	00
4.	பொருளாதாரம் ஓர் அறிமுகம்-II	— எம். ஏ. அபூர்வசாமி, பி. வி. ஸ்ரீநிவாசன்	...	10	75
5.	பொருளாதாரக் கோட்பாடு வளர்ந்த வரலாறு	— க. முத்தையன்	...	7	00
*6.	பணவியலும் பாங்கியலும்-II	— சி. வேலாயுதம்	...	11	50
7.	நவீன பாங்கு இயல்	— க. வெற்றிவேல்	...	7	50
*8.	இந்தியச் செலாவணியும் பாங்கு முறையும்	— பி. வி. ஸ்ரீநிவாசன்	...	5	50
*9.	அரசாங்க நிதி இயல்	— அர. சேஷாசலம்	...	4	75
10.	இந்தியப் பொருளியல்-I	— எம். பாலசுப்பிரமணியன்	...	10	00
11.	இந்தியப் பொருளியல்-II	— எம். லூர்துநாதன்	...	4	25
12.	நமது பொருளாதாரப் பிரச்சினை-I	— சி. சுந்தரராஜன்	...	10	75
13.	நமது பொருளாதாரப் பிரச்சினை-II	— எஸ். குழந்தைநாதன்	...	10	50
14.	இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-I	— கீ. சீ. இராமசாமி	...	6	00
15.	இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-II	— ,,	...	6	00
16.	அமெரிக்காவின் நவீன பொருளாதார வளர்ச்சி	— தி. சி. மோகன்	...	5	00
17.	அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு-I	— மு. க. சுப்பிரமணியம்	...	11	00
18.	அரசாங்க நிதியியலின் பொருளாதாரம்-I	— மா. குமாரசாமி	...	10	00
19.	இந்தியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சி-I	— தே. வேலப்பன்	...	10	00

* மூல நூல் (Original Book)

				ரூ.	பை.
பொருளாதாரம்—தொடர்ச்சி					
20.	பணம்–சிறு விளக்கம்	— கோ. இராதாகிருஷ்ணன்	...	10	00
*21.	வணிக இயலின் தத்துவங்கள்	— கு. ஆளுடைய பிள்ளை	...	9	50
22.	பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் கிரேட் பிரிட்டனில் தொழில் வாணிபப் புரட்சி	— கு. ரா. கருப்பண்ணன்	...	11	00
வரலாறு					
*23.	பிரிட்டன் வரலாறு–I	— கி. ர. அனுமந்தன்	...	10	00
*24.	பிரிட்டன் வரலாறு–II	— ,,	...	9	75
*25.	ஐரோப்பிய வரலாறு–I	— டி. வி. சொக்கப்பா	...	4	50
26.	ஐரோப்பா–கடந்த ஐந்து நூற்றாண்டுகாலச் சரித்திரம்	— வை. விருத்தகிரீசன்	...	15	00
27.	இங்கிலாந்து வரலாறு–I	— இரா. அண்ணாமலை	...	13	00
28.	இங்கிலாந்து வரலாறு–II	— பா. மாணிக்கவேலு	...	13	00
29.	இங்கிலாந்தின் வரலாறு–I	— க. த. திருநாவுக்கரசு	...	15	00
30.	இந்தியாவின் சிறப்பு வரலாறு–I	— தி. வெ. குப்புசாமி	...	7	50
அரசியல்					
*31.	இந்திய அரசியலமைப்பு	— வீ. கண்ணையா	...	4	75
32.	அரசியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்	— டி. செல்லப்பா	...	8	50
33.	தற்கால அரசியல் அமைப்புகள்	— மோ. வள்ளுவன் கிளாரன்சு	...	8	50
34.	பன்னாட்டு அரசியல்–I	— திருமதி நூர்ஜஹான்பாவா	...	16	00
35.	பொதுத்துறை ஆட்சி இயல்–I	— வீ. கண்ணையா	...	9	00
36.	பொதுத்துறை ஆட்சி இயல்–II	— அ. ஜெகதீசன்	...	7	25
உளவியல்					
37.	குழந்தை உளவியல்–I	— கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி	...	8	00

38. குழந்தை உளவியல்–II — கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி ... 7 00
39. உட்கவர் மனம் — சி. ந. வைத்தீஸ்வரன் ... 7 00
40. இளையோர் உளவியல்–I — தி. இரா. அரங்கராசன் ... 12 00
41. இளையோர் உளவியல்–II — ,, ... 9 00
42. சமூக உளவியல் — என். வேதமணி மானுவேல் ... 9 25
43. பிறழ்நிலை உளவியல் — அ. பெசன்ட் கிரீப்பர்ராஜ் ... 11 00
44. பித்தரின் உள்ளம் — ,, ... 3 00

தத்துவம்

45. இந்து சமயத் தத்துவம் — ஞா. ராஜாபகதூர் ... 5 50

அறவியல்

46. அறவியல் – ஓர் அறிமுகம் — கோ. மோ. காந்தி ... 8 50

அளவையியல்

47. அளவை இயல் – தொடக்க நூல் — கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி ... 2 50

மானிடவியல்

*48. மானிடவியல் — ம. சு. கோபாலகிருஷ்ணன் ... 4 75
49. பண்பாட்டுக் கோலங்கள் — கி. பூ. சுப்பிரமணியன் ... 5 50

சமூகவியல்

50. சமூகவியலின் அடிப்படைக் கோட்பாடுகள் — ஜெ. நாராயணன் ... 10 00

புவியியல்

*51. ஆசியா–I — கொ. சேஷ. நரசிம்மன் ... 9 50
*52. ஆசியா–II — ,, ... 8 75
*53. ஐரோப்பாக் கண்டத்தின் புவியியல் — ஏ. எஸ். நாராயணன் ... 8 50
*54. வட அமெரிக்கா — குமாரி இரா. அலமேலு ... 8 25
*55. தென் கண்டங்கள்–ஆஸ்திரேலியா — திருமதி எச். நியூமன் ... 4 00

* மூல நூல் (Original Book)

			ரூ.	பை.
புவியியல்—தொடர்ச்சி				
*56.	புவிப்புறவியல்–II	— நா. அனந்தபத்மநாபன் ...	6	00
*57.	செய்முறைப் புவியியல்	— சு. ஜெயச்சந்திரன் ...	9	00
*58.	மக்கட் பரப்பியல்	— வி. எஸ். அனந்தபத்மநாபன் ...	6	25
*59.	சமுத்திரவியல்	— கோ. இராமசுவாமி ...	6	50
60.	காலநிலை இயல்–I	— கொ. சேஷ. நரசிம்மன் ...	10	00
61.	வளியியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்	— கோ. இராமசாமி ...	11	00
*62.	புவி அமைப்பு இயல்	— சி. விசுவநாதன் ...	4	75
புள்ளியியல்				
*63.	புள்ளியியல்–அறிமுகம்	— சு. வைத்தியநாதன் ...	10	00
64.	புள்ளியியல் முறைகள்–I	— கோ. சண்முகசுந்தரம் ...	10	00
65.	நம்மைச் சுற்றியுள்ள பேரண்டம்	— தி. வி. லட்சுமிநரசிம்மன் ...	6	50
விலங்கியல்				
*66.	விலங்கியல்	— பெ. மா. அண்ணாமலை, இரா. முருகேசன் ...	12	00
பௌதிகவியல்				
67.	ஒளி நூல்	— ச. சம்பத்து ...	10	00
பொது நூல்கள்				
68.	மகாத்மா காந்தி	— சரஸ்வதி தங்கையன் ...	3	25
69.	இந்தியாவில் குடியானவர் வாழ்க்கை	— எஸ். இலட்சுமி ...	3	50
70.	விவசாயப் புரட்சி	— வி. கார்த்திகேயன் ...	8	00
71.	சேமக் கை–நூல்	— ஆர். சுப்பிரமணியன் ...	2	50
*72.	நீரிழிவு–க்ஷயரோகம்	— ஜி. வேங்கடசாமி, ஏ. கதிரேசன் ...	2	50

* மூல நூல் (Original Book)